JAHRGANG 6
JUNI 1957

6

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FUR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN





Wissen Sie schon ...

● daß der im obigen Bild gezeigte neue elektrische Triebzug von den sowjetischen Ingenieuren und Technikern der Rigaer Eisenbahn-Waggon-Fabrik entwickelt wurde? Dieser Triebzug vom Typ ER-1, der eine Geschwindigkeit von 130 km/h erreicht, besteht aus 10 Wagen. Er bietet mit seinen modern ausgestatteten Abteilen Platz für 1065 Personen.
Foto: Zentralbild

● daß der Betrieb auf der 10,5 km langen Hochbahn in Liverpool, die im Jahre 1893 als erste elektrische Hochbahn der Welt eröffnet wurde, auf Grund des schlechten Zustandes von Fahrgerüst und Gleisanlagen zum Jahresende eingestellt werden soll? Die „Liverpool Overhead Railway" ist heute die älteste elektrisch betriebene Bahnlinie Englands. Die Stromzufuhr (Gleichstrom 550 Volt) wurde im Jahre 1905 von Mittelschiene auf Seitenschiene geändert.

● daß von der MITROPA noch in diesem Jahr weitere 7 Speisewagen und 16 Schlafwagen in Betrieb genommen werden? Für den Beginn des nächsten Jahres wurde der erste Speisewagen mit Selbstbedienung angekündigt.

● daß die Erbauer der Leningrader Untergrundbahn einen Tunnel unter der Newa bereits 120 m weit vorgetrieben haben? Damit wurde ein Drittel der Flußbreite zurückgelegt. Der Tunnel wird im Senkkastenverfahren gebaut, bei dem das Einsickern des Grundwassers durch Druckluft verhindert wird.

● daß Anfang März 1957 die Straßenbahn endgültig aus dem Pariser Stadtbild verbannt wurde? Nachdem in der Innenstadt schon lange keine Straßenbahnen mehr verkehren, hat sie jetzt auch Versailles abgeschafft.

AUS DEM INHALT

Titelbild:
Ein wildromantischer Ausblick auf die Semmeringstrecke. Ein D-Zug, gezogen von einer Lok Baureihe 33 der ÖBB (Achsfolge 1'D) verläßt die Weinzettelwand. Infolge des hier vorhandenen massiven Felsgesteins entstand dieses einmalige Tunnelportal. Das einflügelige Hauptsignal ist das Einfahrsignal des Bf Breitenstein. Foto: K. Pfeiffer, Wien

Rücktitelbild:
Die von der Fa. Henschel, Kassel, für die Deutsche Bundesbahn gebaute Ellok E 10 003 mit der Achsfolge Bo'Bo'. Größte Zugkraft 27 300 kg, Achsdruck 20,5 t, Höchstgeschwindigkeit 130 km/h. Werkfoto Henschel

IN VORBEREITUNG

Bauplan für Personenwagen der ehemaligen Gattungen BCi Pr 05 c, Ci Pr 05 a und CCitr Pr 05 (Typ P 23)

Die Bezeichnungen der Triebfahrzeuge der schweizerischen Eisenbahnen

Die Bezeichnung der Lokomotiven in der Tschechoslowakischen Republik

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft". Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner"; Chefredakteur: Heinz Heiß; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 53 08 71 und Leipzig 4 29 71; Fernschreiber 011448. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag, bei den Beauftragten der Zentralen Zeitschriftenwerbung oder bei den Vertriebskollegen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei". **Anzeigenannahme:** Verlag Die Wirtschaft, Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Z. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 4. **Druck:** VEB Druckerei der Werktätigen, Halle (Saale), Lizenz-Nr. 3118. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

6. JAHRGANG BERLIN JUNI 1957 6

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

ADOLF PILZ, Verdienter Eisenbahner

Gedanken zum Ehrentag der Eisenbahner

Der „Tag des deutschen Eisenbahners" ist unser Tag. Wenn ich unser sage, dann meine ich die vielen Tausend des größten volkseigenen Betriebes, die Lokführer, Stellwerksmeister, Rangierer, Fahrdienstleiter, Gleisbauarbeiter, die Techniker und Ingenieure der Deutschen Reichsbahn, die ihren schönen Beruf lieben, die bewußt und diszipliniert ihre Arbeit verrichten und tatkräftig mithelfen, daß unser aller Leben schöner und reicher wird. Dieser Tag ist aus unserem Leben gar nicht mehr wegzudenken. Er ist zu einer Tradition nicht nur bei den Eisenbahnern, sondern bei den Werktätigen überhaupt in unserer Republik geworden. Gemeinsam feiern sie ihn.

In den Dienststellen und Betrieben wird Rechenschaft abgelegt über das, was getan wurde, und es wird das Programm über das noch zu Leistende ausgearbeitet und beraten. Die Beratungen verkörpern den Kampf des Neuen gegen das Alte und zeugen von dem stürmischen Tempo der Veränderung unseres Lebens. An der Spitze stehen dabei die Verdienten Eisenbahner, die Aktivisten, Neuerer und Bestarbeiter. Wie in jedem Jahr, so werden auch in diesem viele Eisenbahner mit dem Ehrentitel ausgezeichnet. Da ist zum Beispiel der Rangiermeister Rinck, der bei den schwierigen Betriebsverhältnissen auf dem Bahnhof Wismar die Organisation der Arbeit so verbesserte, daß die 10 000-t-Öltanker in 45 Stunden entladen werden können.

Da ist der junge Brigadelokführer Kollhoff, der im Jahre 1956 über 1000 t Kohle einsparte und eine Loklaufleistung von 180 000 km ohne Zwischenausbesserung erzielte.

Ich habe hier nur einige von denen, die im Ringen um eine hohe Produktivität und Wirtschaftlichkeit an erster Stelle stehen, genannt. Ihre Arbeitsergebnisse sind wegweisend für alle Eisenbahner.

Durch die Einführung der 45-Stunden-Woche kommt der Frage der neuen Organisation der Arbeit und der Qualifizierung besondere Bedeutung zu. Ich möchte allen Freunden der Modelleisenbahn die Anregung geben, bei der Eisenbahn nicht nur die technische Seite zu sehen, sondern auch die Arbeitsorganisation und in diesem Zusammenhang den technologischen Prozeß. Das ist unerläßlich, wenn man sich in den vielseitigen, komplizierten Zusammenhängen der Eisenbahn zurechtfinden will. In den Zirkeln und Arbeitsgemeinschaften der Modelleisenbahner sollten deshalb von bewährten Eisenbahnern Vorträge über die Bedeutung des 4-Brigadesystems, seine Auswirkungen auf die Arbeit und Technik gehalten werden. Eine gute Ausbildung ist die Grundbedingung, wenn man das Einmaleins der Eisenbahn verstehen will. Bei der Einführung des 4-Brigadeplanes spielt sie eine große Rolle. Auf Euch, liebe Freunde, bezogen, heißt das, daß die jungen Modelleisenbahner von heute unsere Techniker und Ingenieure von morgen sein werden.

Ein Betriebsleiter, der beispielsweise nicht weiß, wie man rangiert und welche Arbeiten der Zugführer auszuführen hat, ist nicht in der Lage, Kommandofunktionen zu besetzen. Und gerade auch am Modell können diese Kenntnisse mit erworben werden. Die Modelleisenbahn ist nicht nur ein technisches Lehrmittel schlechthin oder ein Mittel der Freizeitgestaltung, sondern sie bietet ernsthafte Möglichkeiten zur Vorbereitung auf den Beruf eines Menschen.

Wir benötigen eine große Anzahl von Diplomingenieuren, Wirtschaftlern und nahezu 25 000 Fachschulingenieure im Verkehrswesen. Diese Menschen haben bei uns im Staat der Arbeiter und Bauern eine große Perspektive. Sie sind der neue Typ unserer Dienststellenleiter und jene Führungskader, die einmal in der Lage sein werden, in einem vereinigten Deutschland besser als verkalkte Beamte das Transportwesen zur Blüte zu bringen.

Im Westen unserer Heimat dagegen gibt es für unsere Jugend keine Perspektive. Dort bereiten die Adenauer, Strauß, Speidel und Heusinger für unsere Jugend ein drittes Mal im Auftrage der Monopolkapitalisten und Junker den Marsch des Todes vor.

Deshalb steht heute zwingender denn je vor jedem Deutschen die Frage, wofür er arbeiten, lernen und sich qualifizieren will. Jeder muß Klarheit darüber haben, ob er das tut, damit er in Frieden leben kann oder ob das, was er mit seiner Hände Arbeit schafft, in einigen Jahren der Vernichtung preisgegeben werden soll.

Daran gilt es zu denken, wenn wir am 23. Juni zur Wahl der Organe unserer Arbeiter-und-Bauern-Macht schreiten. Wer die geschichtlichen Tatsachen kennt und aus ihnen die richtigen Schlußfolgerungen gezogen hat, wird auch die richtige Entscheidung treffen. Sie kann nur Staat der Arbeiter und Bauern, Frieden, Glück und Wohlstand heißen.

Dafür, liebe Freunde, unser ganzes Streben, unseren restlosen Einsatz.

In diesem Sinne grüße ich zum „Tag des deutschen Eisenbahners" 1957 alle am Modelleisenbahnbau Interessierten und wünsche ihnen viel Erfolg bei der Vorbereitung auf den schönen Beruf des Eisenbahners, dem viele Tausende ihr Herz verschrieben haben.

MODELLBAHN-NEUHEITEN

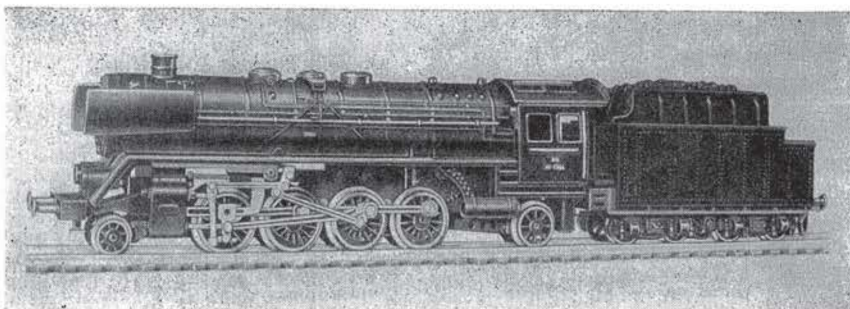


Bild 1 Lok der Baureihe 41. H 0-Modell der Fa. Fleischmann aus Zinkspritzguß. Die vier angetriebenen Achsen sind seitenverschieblich, wodurch auch im 750-mm-Kreis ausgezeichnete Kurvenläufigkeit gewährleistet ist. Alle Lok- und Tenderräder sind nabenisoliert. LüP 275 mm.

auf der 8. Spielwaren-Fachmesse in Nürnberg

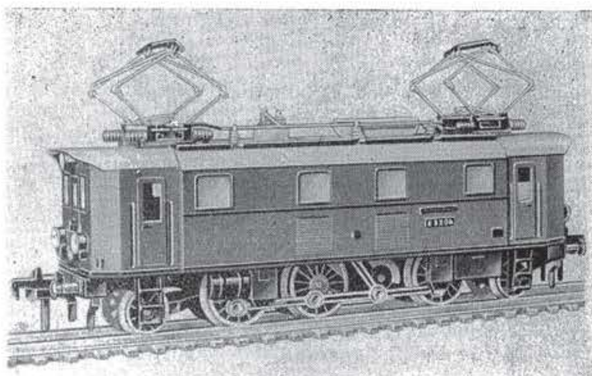


Bild 2 Ellok der Baureihe E 32. H0-Modell der Fa. Fleischmann aus Zinkspritzguß mit drei über eine Blindwelle angetriebenen Radsätzen. LüP 160 mm.

Auf den folgenden beiden Seiten berichten wir in Wort und Bild über neue Modellbahnerzeugnisse auf der Nürnberger Spielwaren-Fachmesse 1957. Die Modellbahnhersteller brachten eine Vielzahl von Neuheiten heraus, so daß wir uns in unserem heutigen Bildbericht darauf beschränken wollen, unsere Leser mit den interessantesten Fahrzeugen, dem besonders erwähnenswerten Zubehör und technischen Neuerungen bekanntzumachen.

Die Fa. Gebrüder Fleischmann, Nürnberg, brachte u. a. folgende Neuheiten in der Baugröße H 0 heraus:

Modell-Lokomotive der Baureihe 03,

Modell-Lokomotive der Baureihe 41 (Bild 1),

Modell-Lokomotive der Baureihe E 32 (Bild 2),

Modell-Lokomotive der Baureihe Da nach einem Vorbild der Schwedischen Staatsbahn,

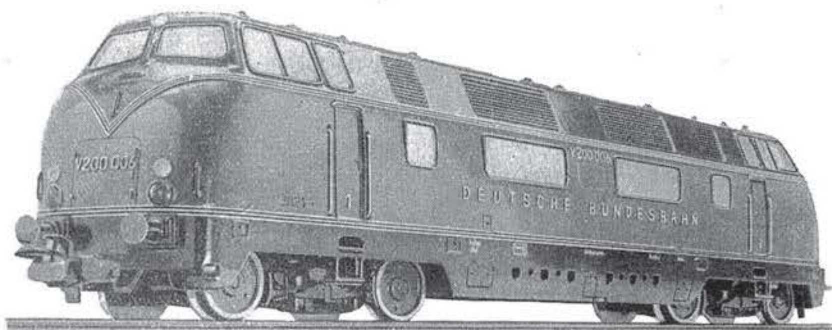
Modell-Lokomotive „PACIFIC" mit der Achsfolge 2'C 1' nach amerikanischem Vorbild,

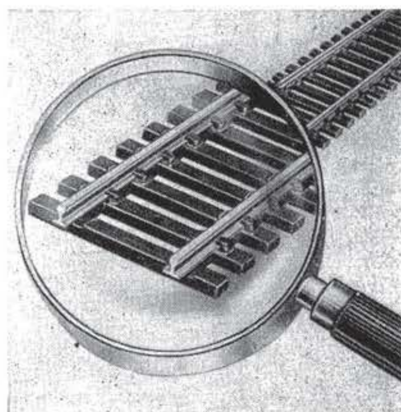
Modell-Lokomotive „MIKADO" mit der Achsfolge 1'D 1' nach amerikanischem Vorbild,

Modell-Diesellokomotive mit der Achsfolge Bo' Bo' nach dem Vorbild der amerikanischen Lokomotivfabrik „ALCO" (wird auch als Doppellokomotive geliefert).

Bild 3 Diesellokomotive der Baureihe V 200 (DB). H0-Modell der Fa. Märklin. Beide Achsen des hinteren Drehgestells sind angetrieben. LüP 210 mm, Gewicht 540 g.

Bild 4 Das neue Modellgleis der Fa. Fleischmann.





Erwähnenswert sind außerdem ein D-Zugwagen und ein Gepäckwagen nach Vorbildern der Schwedischen Staatsbahn (beide vierachsig, LüP 245 mm) und einige Nachbildungen von Güterwagen der Deutschen Bundesbahn mit Fahrgestellen aus Zinkspritzguß und beidseitig isolierten spitzengelagerten Metallradsätzen. Besondere Beachtung verdient auch das neue Modellgleis der Fa. Fleischmann, dessen Messing-Vollschienen und Verbindungslaschen nach den Normen Europäischer Modellbahnen hergestellt werden. Der Schwellenbandkörper besteht aus Kunststoff. Das neue Modellgleis läßt sich mit Hilfe eines ebenfalls lieferbaren Übergangsgleises gemeinsam mit dem seit 1955 im Handel befindlichen Fleischmanngleis verwenden.

Die Fa. Gebrüder Fleischmann hat uns gebeten, darauf hinzuweisen, daß es sich bei dem Modellgleis nicht um eine Nachahmung des Modellgleises der Fa. Pilz, Sebnitz Sa., handelt. Das neuartige Modellgleis sei schon bekannt gewesen, bevor die Fa. Pilz mit der Fertigung begonnen hat.

*

Die Fa. Gebrüder Märklin & Cie., Göppingen/Württ., zeigten u. a. folgende Modell-Fahrzeuge in der Baugröße H0:

Modell-Diesellokomotive der Baureihe V 200 der Deutschen Bundesbahn (Bild 3),

Modell-Lokomotive der Baureihe Da nach einem Vorbild der Schwedischen Staatsbahn (Bild 5),

D-Zugwagen und Gepäckwagen nach Vorbildern der Schwedischen Staatsbahn (LüP 205 mm), und drei Modell-Güterwagen nach Vorbildern der Deutschen Bundesbahn (Behälterwagen BTs 50 — sh. Bild 6, Offener Güterwagen Omm 52 — sh. Bild 7, Niederbordwagen Rmms 33).

Eine neue Umschaltvorrichtung, die in einem Teil der Märklin-Lokomotiven eingebaut wurde, unterbricht beim Einschalten des Schaltstromes den Motorstromkreis, so daß der bisher oft als sehr störend empfundene „Bocksprung" nicht mehr auftritt.

*

Aus dem Angebot der Fa. TRIX Vereinigte Spielwarenfabriken Ernst Voelk K.G., Nürnberg, zeigen wir im Bild 8 die Modell-Lokomotive der Baureihe 01. Erwähnenswert ist außerdem die Modell-Lokomotive der Baureihe 80.

*

In der Baugröße TT wurde von der Fa. ROKAL als Neuheit eine Modell-Lokomotive der Baureihe 89 angeboten.

Heinz Lenius

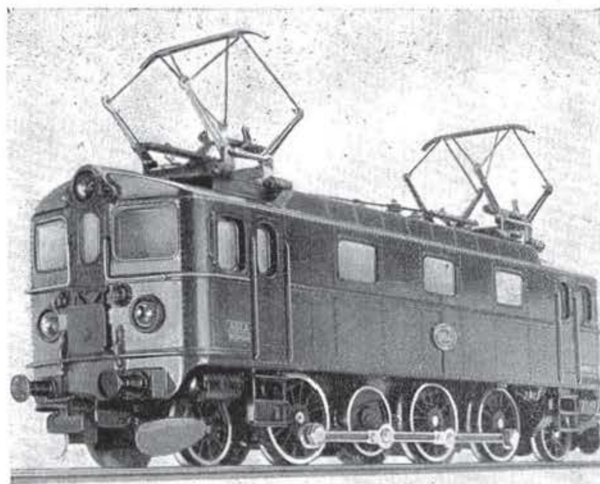


Bild 5 Ellok der Baureihe Da der Schwedischen Staatsbahn. H0-Modell der Fa. Märklin. LüP 147 mm, Gewicht 540 g.

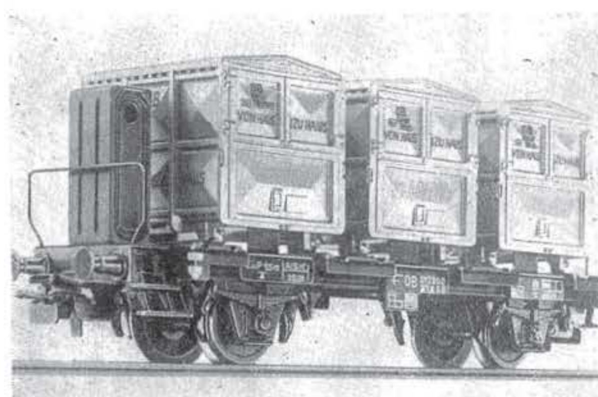


Bild 6 Behälterwagen BTs 50 (DB). H0-Modell der Fa. Märklin. LüP 110 mm.

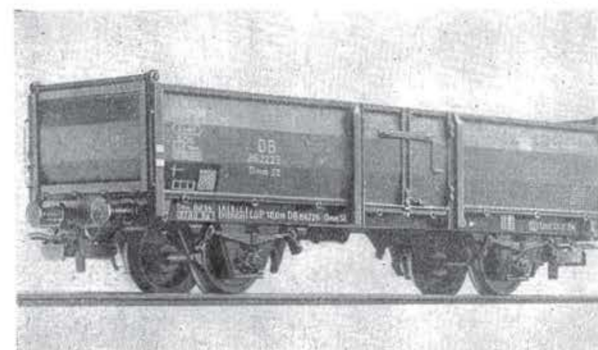


Bild 7 Offener Güterwagen Omm 52 (DB). H0-Modell der Fa. Märklin. LüP 115 mm.

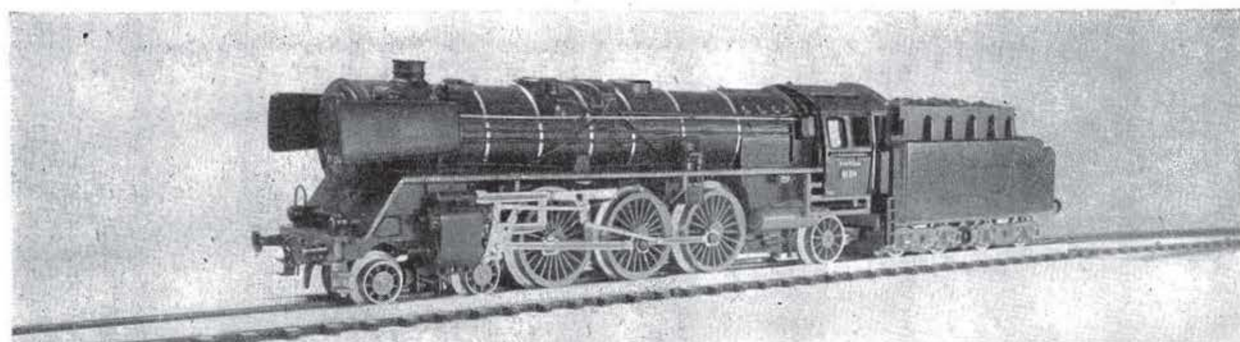


Bild 8 Lok der Baureihe 01. H0-Modell der Fa. Trix mit Spritzgußgehäuse. Die Lok ist mit drei Strinlampen ausgestattet. Es besteht außerdem die Möglichkeit, den Tender mit drei Spitzenlampen zu bestücken.

Grundsätze für die elektrische Ausrüstung der Modell-Lokomotiven

Основы электрооборудования модельных паровозов

Principes de l'équipement électrique des locomotives modèles

Principles of Electric Equipment for Model Locomotives

DK 688.727.82.06

Für die elektrische Ausrüstung der Modell-Lokomotiven waren bisher die Normen NEM 602 — Stromart, Spannungen, Stromstärken — und NEM 611 — Polarität bei Gleichstrombetrieb —[1]) maßgebend.

Auf dem MOROP-Kongreß 1956 in Bern wurde auf Anregung der französischen Delegation beschlossen, diese beiden Normen zusammenzufassen. Ein entsprechender Vorschlag konnte im März 1957 in Nürnberg anläßlich der Tagung des Arbeitsausschusses „Feinmechanischer Modellbau" im Fachnormenausschuß Feinmechanik und Optik (DNA) erläutert werden. Er wird hiermit der Öffentlichkeit zur Stellungnahme vorgelegt (siehe Beilage Seite I bis IV).

Gegenüber den beiden ursprünglichen Normen wurde auf eine Begrenzung der Stromstärken verzichtet und für die Spannung nur noch der Begriff „Fahrnennspannung" beibehalten. Der Vorschlag enthält drei Hauptteile: 1. Traktion (Zugförderung), 2. Elektromagnete für Antrieb, 3. Beleuchtung. In Ziffer 1 wurden die Bestimmungen der bisherigen Norm NEM 611 eingearbeitet. Der neue Entwurf gilt gleichzeitig als DIN-Vorlage und hat als solcher die Nummer 00 58 651. Hierzu wurde ein Beiblatt aufgestellt, das einige Lokomotiven, vorwiegend europäischer Hersteller, enthält. Aus diesem Beiblatt geht hervor, wie die Isolierung der Radsätze vom Hersteller ausgeführt wurde und ob eine Umstellung mit einfachen Mitteln möglich ist.

Die Polarität wurde beim Zweischienen-Betrieb beibehalten, d. h., die Lok muß in der Fahrtrichtung gesehen rechts positiv gepolten Fahrstrom erhalten. Dagegen wurde auf Vorschlag der belgischen Delegation die Polung der Oberleitung in „Minus bei Vorwärtsfahrt" geändert. Welche Gründe sprechen für diese Änderung? Ausgehend von der Tatsache, daß nach den amerikanischen Normen (NMRA-Standards) die Masse der Lokomotive an der rechten Schiene liegt, wurde der Standpunkt vertreten, daß die linke (isolierte) Seite umschaltbar sein müsse. Das bedeutet, daß eine auf Oberleitung umgeschaltete Lokomotive ihre Fahrtrichtung beibehält, wenn das Anschlußgerät gleichfalls von der linken Schiene auf die Oberleitung umgeschaltet wird. Der Fahrtwendeschalter muß in diesem Falle nicht betätigt werden.

Eine Anzahl Modell-Lokomotiven europäischer Fertigung haben an der rechten Seite Zahnräder, sind also gleichfalls an der linken Seite isoliert oder lassen sich auf der linken Seite leichter nachträglich isolieren als auf der rechten. Hinzu kommt, daß im Trix-System negative Mittelschiene (= Fahrleitung) Vorwärtsfahrt bedeutet. Das Gleiche gilt von den englischen Erzeugnissen Hornby Duble.

Leider setzt die gleiche NMRA-Norm Nr. S 9 „Electrical" für Vorwärtsfahrt positive Polung der dritten Schiene (mittlere Stromschiene) oder der Oberleitung fest. Wenn man sich nach den NMRA-Normen richten wollte, so müßte also beim Übergang vom Zweischienenbetrieb zum Oberleitungsbetrieb eine Umpolung der Fahrtrichtung erfolgen. Diese Lösung birgt jedoch Fehlerquellen in sich, die man nach Möglichkeit vermeiden sollte.

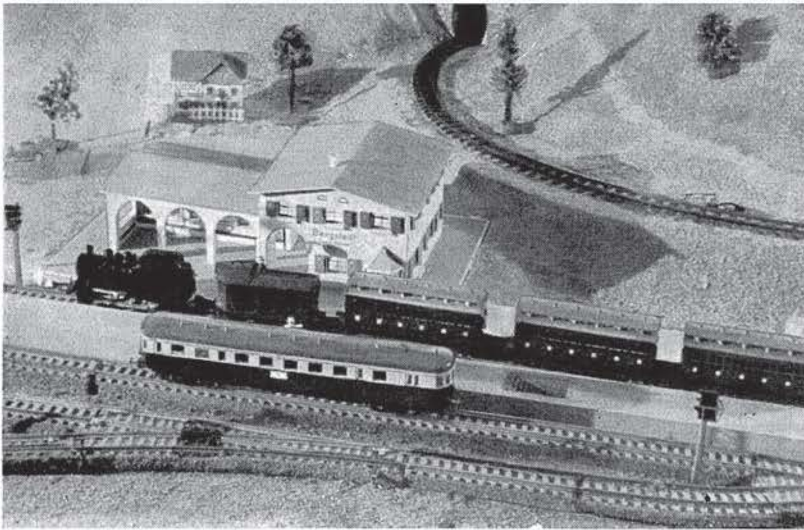
Das Beiblatt zur DIN-Vorlage 00 58 651 zeigt deutlich, daß die Lokomotiven Nr. 1 bis 24 entweder rechts isoliert sind oder, falls sie links isoliert sind, sich umstellen lassen. Umgekehrt ist es nicht bei allen Lokomotiven möglich, die rechte Isolierung in eine linke zu ändern. Geht man von dieser Tatsache aus, so kommt man zu der Schlußfolgerung, daß es richtiger ist, die Masse der Lokomotive links vorzuschreiben, genauer gesagt, an der linken Lokomotivseite. Was als linke Lokomotivseite zu verstehen ist, geht aus Bild 4 der Vorlage 00 58 651 hervor. Symmetrische Lokomotiven oder Lokomotiven, bei denen nicht ohne weiteres erkennbar ist, was als Spitze oder als Heck bezeichnet werden kann, sollten unbedingt eine entsprechende Bezeichnung erhalten. In diesem Zusammenhang soll darauf hingewiesen werden, daß die Definition im Blatt S 9 NMRA-Standards ungenügend ist, wenn dort festgesetzt wird: „Engines shoud be groundet to the righthand rail" (Lokomotiven sollen nach der rechtsseitigen Schiene geerdet werden). Diese Bemerkung ist noch erklärt durch den Hinweis, daß der Ausdruck „righthand rail" die Schiene bezeichnet, die zur Rechten eines Beobachters liegt, der vor der Lokomotive mit seinem Rücken zur Lokomotive steht. Aus dieser Definition geht hervor, daß es sich also nicht um die rechte Seite der Lokomotive handelt, sondern um die, wie wir es ausdrücken, „in der Fahrtrichtung gesehenen rechten" Schiene. Die Erdung jedoch kann sich nur auf eine Lokomotivseite beziehen, wohingegen natürlich die Polung wechseln kann. Geht man von dieser Richtigstellung der ungenauen Definition in den NMRA-Standards aus, so bleibt nur noch die andere Festsetzung erhalten, nämlich positive Oberleitung bei Vorwärtsfahrt. Nach den vorstehenden Erläuterungen wäre es zweckmäßig, die rechte Seite der Lokomotive zu isolieren und umschaltbar für die Oberleitung auszubilden. Die Lokomotiven fahren daher in Zweischienenbetrieb: Rechte und linke Seite, — oder im Oberleitungsbetrieb: Oberleitung und linke Seite, — wobei in beiden Fällen die Masse an der linken Lokomotivseite liegt. Dieser letzte Vorschlag läßt sich bei allen betrachteten Typen der Nr. 1 bis 28 einrichten. Der Vorschlag hat den Vorteil, daß die bisherigen Festsetzungen der Norm NEM 611 erhalten werden können, und daß er der entsprechenden Vorschrift der NMRA-Standards entspricht. Außerdem wird diese Vorschrift von dem Rokal-System (Nenngröße TT) beachtet. Als Nachteil wäre zu erwähnen, daß der Umbau von Märklin-Lokomotiven bei einigen Typen erschwert wird, da nämlich die Zahnradseite dieser Lokomotiven rechts liegt, ihre Isolierung daher schwieriger ist.

Das endgültige Wort über die Festlegung dieser Norm wird die nächste Hauptversammlung der MOROP sprechen müssen. Nach Vorstehendem ist aber zu erwarten, daß es bei der Regelung „Vorwärtsfahrt bei positiver Oberleitung" bleibt.

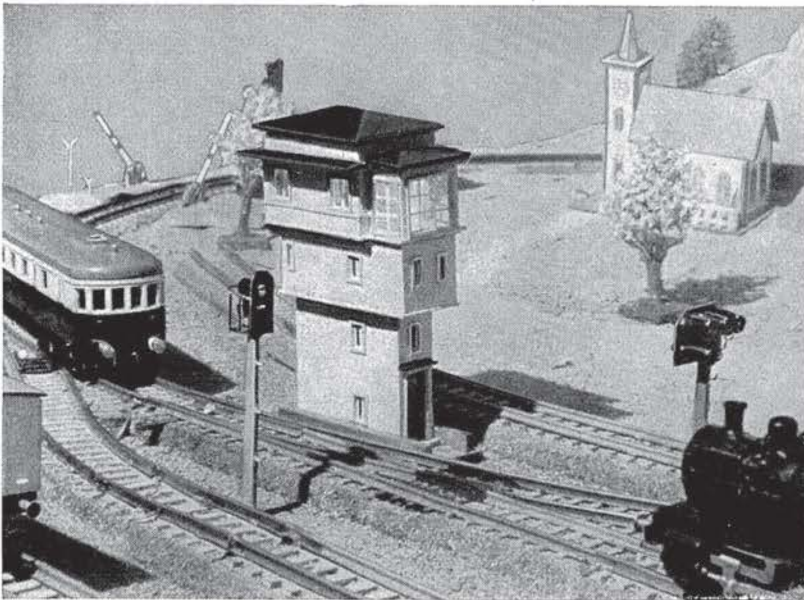
Es soll aber jedem Modelleisenbahner Gelegenheit gegeben werden, sich zu diesem Problem zu äußern.

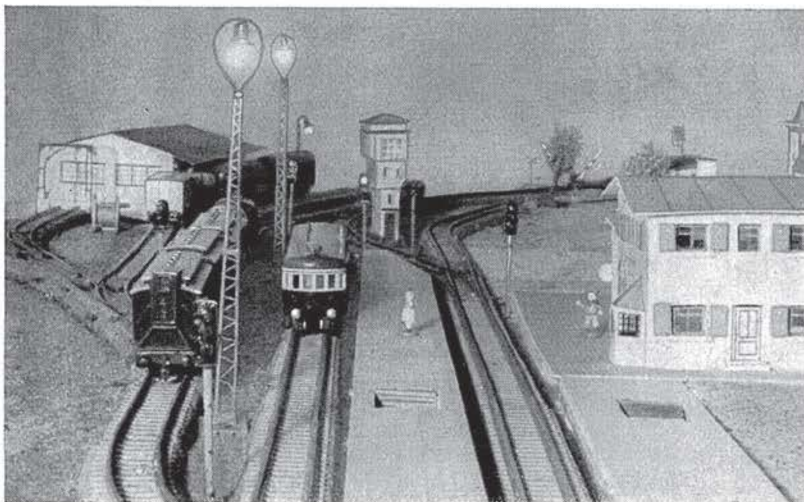
Die Stellungnahmen sind bis zum 30. 6. 1957 zu richten an den Obmann des Arbeitsausschusses Feinmechanischer Modellbau, Dr.-Ing. Kurz, Dresden-A 27, Hettnerstraße 1.

[1]) Siehe „Der Modelleisenbahner" (5) 1956, Beilage Heft 8/56, S. I bis IV.



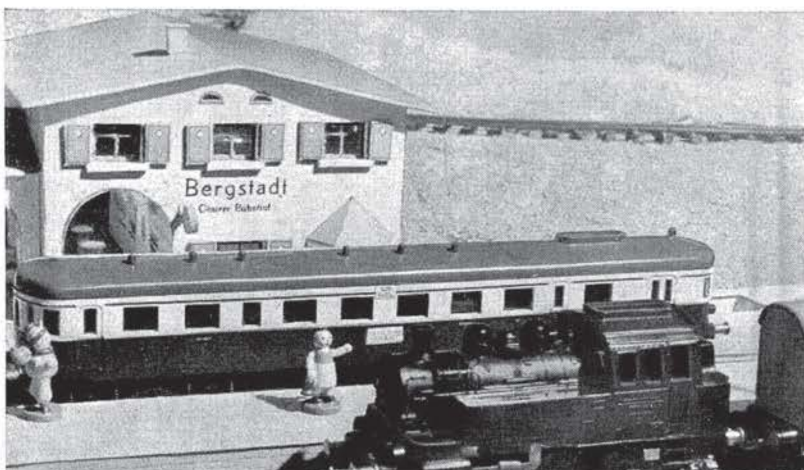
FRIEDWINKEL ODER BERGSTADT?



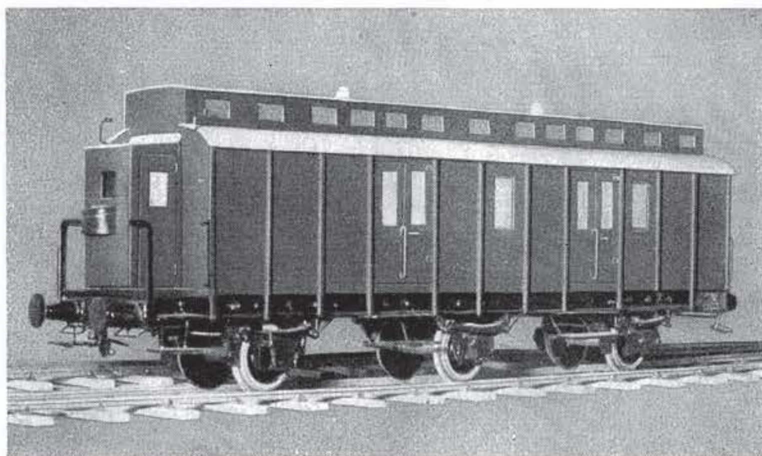


Dem 15jährigen Oberschüler Wolfgang Walter aus Wernigerode im Harz hat der Gegenvorschlag zur Gleisführung der Anlage Friedwinkel von Hansotto Voigt im Heft 2/1956 so gut gefallen, daß er den Vorschlag seiner Modelleisenbahnanlage zugrunde legte. Wolfgang Walter hat dabei zwar die Zahl der Weichen und Nebengleise im Bahnhof etwas verringert und den Namen verändert, dafür aber die Gleise, Weichen, Signale und Gebäude selbst angefertigt.

Diese Bilder zeigen Ausschnitte aus der Anlage des Oberschülers. Das Stellwerksgebäude wurde nach der Anleitung von Ing. Günter Fromm im Heft 9/1956 gebaut.



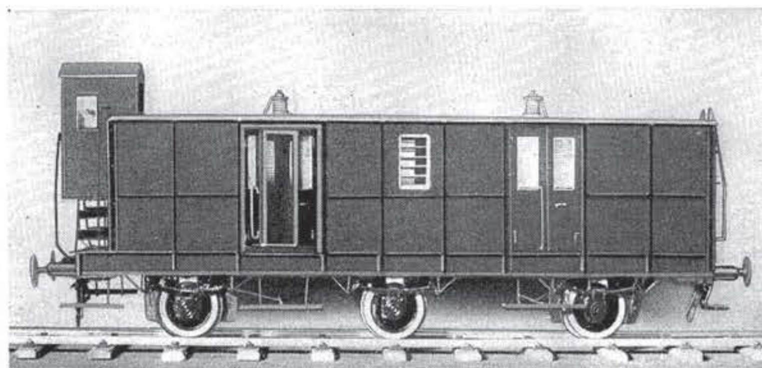
Von dieser Tatsache war auch der jetzt 57jährige Schneidermeister Friedrich Magdalinski aus Berlin schon vor 20 Jahren überzeugt, als er mit dem Bau dieser Bahnpostwagenmodelle im Maßstab 1 : 25 begonnen hat. Der Maßstab zwang ihn dazu, alle Details einschließlich der Gußteile selbst anzufertigen. Es war ihm nicht möglich, in den Besitz von Wagenzeichnungen zu kommen. So konnte er nur nach den Wagenanschriften der Vorbilder und nach eigenen Handskizzen arbeiten. Wenn er also einmal eine Tür oder ein

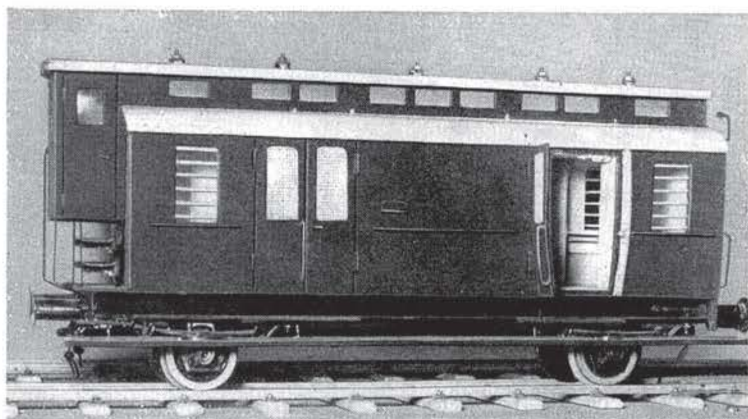

1

Keine Bahnpost ohne Eisenbahn

Fenster nicht genau an die Stelle gebracht hat, die sie beim Vorbild einnehmen, so sollte man dafür Verständnis haben. Viel wichtiger ist, daß er durch zahlreiche Einzelheiten die verschiedenen Postwagentypen markant nachgebildet hat. Sämtliche Wagenmodelle sind, teilweise mit Ausnahme der Dächer, in Holzkonstruktion ausgeführt und mit vorbildgerechter Schraubenkupplung versehen.

Fotos: H. Dreyer, Berlin


2


3

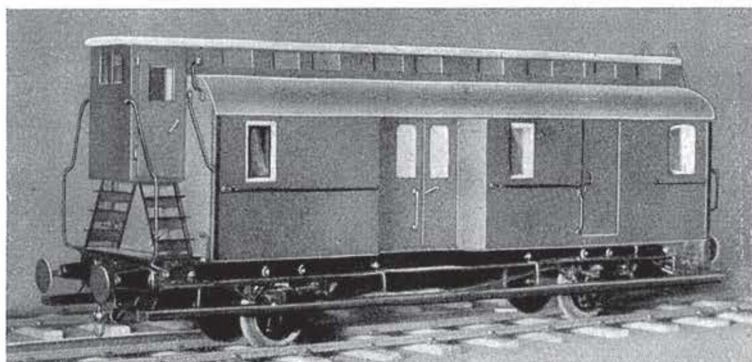

4

Bild 1 Dreiachsiger Post- und Paketwagen mit tiefliegendem Bremserhaus. LüP 600 mm, Gewicht 2050 g. Das Modell läuft auf 6 selbstgebauten Rollenlagern.

Bild 2 Dreiachsiger Postbeutewagen (s. „Der Modelleisenbahner“ (5) 1956, Seite 140) mit Stangenpuffern. Lüp 492 mm, Achsstand 282 mm, Gewicht 1325 g.

Bild 3 Zweiachsiger Bahnpostwagen mit Beleuchtung und Inneneinrichtung. LüP 432 mm, Achsstand 248 mm, Gewicht 1250 g.

Bild 4 Zweiachsiger Postwagen mit Gepäckabteil der Gattung Pw Post, gebaut im Jahre 1935. LüP 498 mm, Achsstand 260 mm, Gewicht 1480 g.
Reizt nicht auch dieser Wagentyp zum Nachbau in den Baugrößen 0, H0 oder TT?

Zweite Ausstellung und Modellwettbewerb der ungarischen Modelleisenbahner

Die zweite Modellbahnausstellung der ungarischen Modelleisenbahner wird in diesem Jahre in den Monaten August September in Budapest veranstaltet. Die Teilnahmebereitschaft ist schon jetzt sehr groß unter den Modelleisenbahnern.

Das Interesse wurde noch dadurch gesteigert, daß das Verkehrsmuseum in Budapest nicht nur die Arbeit der Modelleisenbahner fördert und unterstützt, sondern jetzt auch einen Wettbewerb für den Bau von vorbildgerechten Lok-, Wagen- und Gebäudemodellen in der Baugröße 0 aus der Geschichte der Eisenbahn in Ungarn ausgeschrieben hat. Es werden Musealmodelle im Maßstab 1 : 45 ohne Antrieb verlangt. Dieser Wettbewerb wird auch dazu beitragen, daß das Verkehrsmuseum alle Lokomotiven, Reisezug- und Güterwagen sowie auch historisch wichtige Gebäude aus der Entwicklung der Eisenbahn in Ungarn erhält. Die Modelle, die das Niveau eines Musealmodells erreichen, werden also in den Bestand des Verkehrsmuseums aufgenommen und mit hohen Geldpreisen prämiiert. Als erste Etappe ist die Zeitspanne von der ersten ungarischen Eisenbahn bis zum Jahre 1872 angegeben worden. Unter anderem sind folgende Modelle erwünscht:

Personenzuglokomotiven „PEST" und „BUDA" der ehemaligen Ungarischen Zentralbahn, die von der Fabrik Coquerill-Serraing im Jahre 1846 geliefert wurden, außerdem alle Reisezug-, Güter- und Sonderwagen aus den Jahren 1846 bis 1848 sowie alle Wagengattungen, die die erste Ungarische Wagenfabrik in Pest in den Jahren 1871 72 lieferte. Genaue Nachbildungen der Lokomotive von Stephenson im Maßstab 1 : 45 und ein Modell des Empfangsgebäudes der ersten ungarischen Eisenbahnlinie Pest—Vác im Maßstab 1 : 200 werden ebenfalls gesucht.

Die eingereichten Arbeiten werden von einer Jury, die sich aus technischen Fachkräften des Verkehrsmuseums, des Instituts für Eisenbahnwissenschaft, des Verkehrsministeriums und namhafter Modellbahnexperten zusammensetzen wird, bewertet.

Für den Bau der Modelle werden alle nötigen Unterlagen, Typenpläne und Bauzeichnungen vom Verkehrsmuseum bereitgestellt.

István Vásárhelyi, Budapest

Abschied vom Altenburger Tunnel

Die Veröffentlichung auf der Seite 97 unseres Heftes 3 1957 veranlaßte den an historischen Eisenbahnfahrzeugen und -bauwerken besonders interessierten Zugschaffner Günter Meyer aus Aue, nach Altenburg zu fahren, um den Tunnel zu besichtigen. Hiervon teilte er uns unter anderem mit, daß am Tunnelportal noch die Jahreszahlen 1876 und 1878 zu lesen waren, obwohl die Strecke bereits im Jahre 1843 gebaut wurde. Wie war das möglich? G. Meyer konnte ermitteln, daß Altenburg früher ein Kopfbahnhof war, den die von Leipzig ankommenden Züge auf der gleichen Seite wieder verlassen haben, um im großen Bogen über Windischleuba und Remsa die heutige Strecke zwischen der Blockstelle Wilchwitz und den Bahnhof Kotteritz zu erreichen. Teile der alten Trasse sind heute noch zu sehen.

Günter Meyer fragte einen älteren Eisenbahner nach dem Zweck des Tunnels und erhielt die Antwort: „Dor Härzoch wollde ähm unbedingd ä Dunnl hawe ...", womit das Wesentliche im Aufsatz von Karl Quandt glänzend bestätigt wurde.

Die Tage des Tunnels sind gezählt. Er wird abgerissen und durch einen Einschnitt ersetzt.

Im übrigen konnte der Altenburger Tunnel neben seiner Entstehungsgeschichte eine weitere Attraktion aufweisen. Er war bis vor etwa 10 Jahren mit dem sonst überwiegend in England und Frankreich anzutreffenden Oberbau mit Doppelkopfschienen und Stuhllagerung versehen.

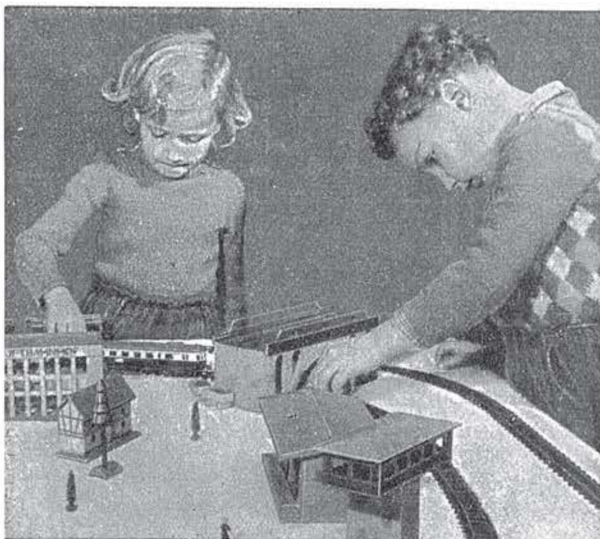


Foto: Wache, Berlin

Unser kostbarstes Gut

Die Geschichte der Kinder ist noch nicht geschrieben, obwohl sie lehrreicher, erschütternder und anklagender sein dürfte als alle Geschichten der großen Männer. Victor Hugo sagte vom 19. Jahrhundert, daß es kein größeres Elend kenne als das Elend des Kindes und machte sich zum Ankläger gegen eine grausame menschenfeindliche Ordnung.

Bei uns pflegt man zu sagen: „Die Kinder sind unser kostbarstes Gut!" Ein a b g e g r i f f e n e s Wort? Ein h e r r l i c h e s Wort!, wenn man in die dunkle Geschichte der Kinder blickt. Ein Wort, das in unserem Staat durch die Tat, durch bedeutenden materiellen Aufwand, mit Liebe und Enthusiasmus verwirklicht wurde. Wollen wir die Vielzahl unserer Einrichtungen aufzählen, die allein dem Kinde dienen, die Kripepn und Gärten, die wertvollen Anlagen zum sinnvollen Spiel, die ärztliche Betreuung und die neuen Formen der menschenwürdigen Erziehung? Es mangelt an Raum.

Der erste Tag des sonnigen Monats Juni gehört im ganzen sozialistischen Lager den Kindern. Er ist der Tag der Freude und des frohen Spiels, ein Tag, an dem wir mit Stolz den Menschen im Westen unseres gespaltenen Vaterlandes sagen können: „Zeigt uns, wie eure Kinder leben, wie ihr sie erzieht, und wir sagen euch, was euer Staat, euer System wert ist!" Der erste Baustein zum Sozialismus ist bei uns auch zum Grabstein der Elendsgeschichte des Kindes geworden.

Albert-Georg Schuchardt

Für unser **LOKARCHIV**

GÜNTHER FIEBIG, Wittenberg
HANS KÖHLER, Erfurt

Drei bayerische Güterzuglokomotiven

Три баварские грузовые паровозы
Trois locomotives bavaroises pour trains de marchandises
Three Bavarian Goods-locomotives

DK 621.132.62

Es gibt verschiedene Ansichten über Formschönheit und Zweckmäßigkeit der Dampflokomotiven. Dabei urteilt der Praktiker oft ganz anders als der Liebhaber.
Nach unserer Ansicht sind zur Zeit des Bestehens der einzelnen deutschen Länderbahnen die formschönsten Lokomotiven in Süddeutschland gebaut worden. Durch die Gegenüberstellung der beiden Gattungen S 3 6 (Bayern) und S 10 (Preußen) findet diese Ansicht ihre Bestätigung. Daß dies jedoch nicht nur für „großrädrige" Schnellzuglokomotiven gilt, soll an Hand einer Betrachtung der nachfolgend beschriebenen Güterzuglokomotiven bewiesen werden.
Der Grund des imposanten Aussehens liegt an technischen Ausbildungen, deren sich Bayern wesentlich früher bediente als beispielsweise Preußen. In dieser Beziehung ist die frühe Einführung des Barrenrahmens an Stelle des Blechrahmens zu nennen und die damit zusammenhängende hohe Kessellage. Nachteilig war jedoch das langjährige Festhalten an Naßdampflokomotiven. Um dennoch wirtschaftliche und sparsame Lokomotiven zu erhalten, baute Maffei vorwiegend Lokomotiven mit zweifacher Dampfdehnung, also Verbundbauarten. Diese besaßen meist große Kessel. Da die Verbundlokomotiven aber auch schon sehr zeitig in Bayern entwickelt worden sind, lagen dort große Erfahrungen mit diesen Bauarten. So ist es auch zu verstehen, daß Maffei nur zögernd zur Heißdampflokomotive überging. Selbst als Maffei die ersten Heißdampflokomotiven mit einfacher Dampfdehnung herausbrachte, war gegenüber der Verbundlokomotive keine nennenswerte Verbesserung in der Wirtschaftlichkeit zu erblicken, weil die Überhitzer sehr klein gehalten waren. Deshalb lag es nahe, Heißdampf-Verbundlokomotiven zu bauen. So blieb die Verbundlokomotive weiterhin bestehen. Erst als durch den Einfluß des norddeutschen Lokomotivbaues größere Überhitzer zum Einbau gelangten, verließen die bayerischen Konstrukteure allmählich die zweistufige Dampfdehnung. Diese Entwicklung liegt nicht nur den hier beschriebenen, sondern beinahe allen bayerischen Lokomotiven zugrunde.
Den Heißdampf-Zwillingslokomotiven der Gattung G 3/4 H, spätere Baureihe 54^{15-17}, gingen Naßdampf-Verbundlokomotiven mit zwei Zylindern voraus (Gattung C VI, Baujahre 1899 bis 1909). Diese Bauart mit der gleichen Achsfolge wie die G 3/4 H war sehr gut kurvenläufig und zeichnete sich durch ihren ruhigen Lauf besonders aus. Es sind 120 dieser Lokomotiven in Betrieb gewesen. Sie hatten vorn ein Krauß-Helmholtz-Gestell.

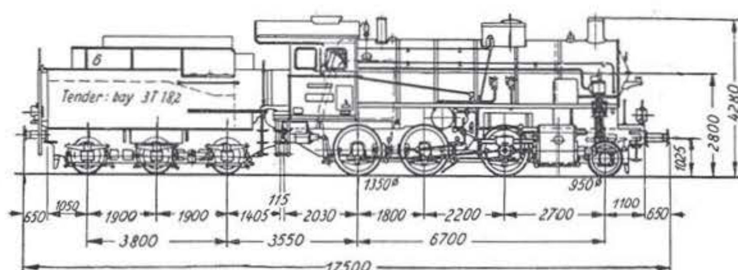
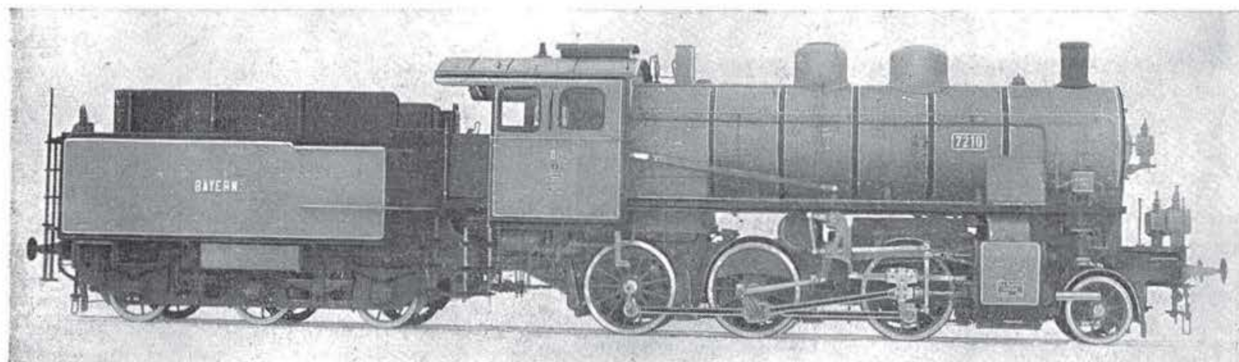


Bild 1 Maßskizze von der Lok Baureihe 54^{15-17} (bay G 3/4 H).

Bild 2 Bayerische Güterzuglokomotive der Baureihe 54^{5-17}



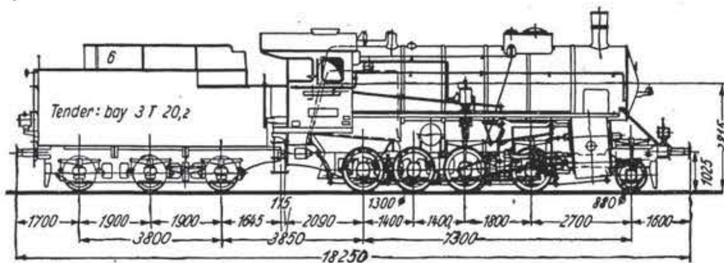
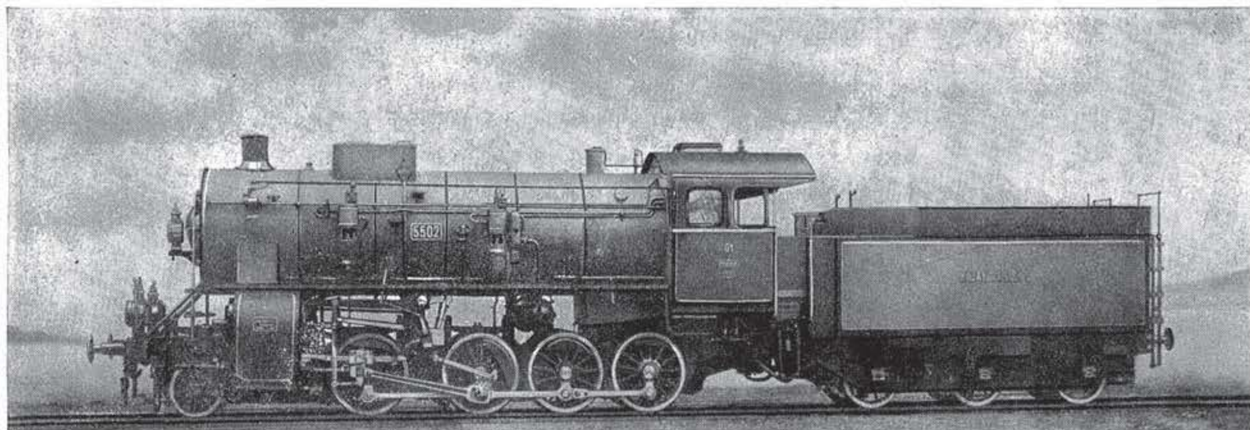


Bild 3 Maßskizze von der Lok Baureihe 56^{9-11} (bay G 4/5 H).

Bild 4 Bayerische Güterzuglokomotive der Baureihe 56^{9-11}



Aus dieser Lokomotiv-Gattung ist nach dem zweiten Weltkriege die 1'C-Heißdampflokomotive entwickelt worden. Entgegen den bayerischen Gepflogenheiten erhielt die Lok statt des Krauß-Helmholtz-Gestelles eine Adamsachse. Der Kessel war größer als bei der vorher erwähnten Type. Dazu erhielt die Lok eine Vorwärmeranlage. Die Lokomotive war die stärkste 1'C-Lokomotive im Bereich mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.

Die gleiche Entwicklung machte auch die Gattung G 4/5 H durch. Ihr ging eine 1'D-Lokomotive mit Vierzylinder-Verbundtriebwerk und Naßdampfkessel voraus, die äußerlich amerikanischen Bauarten ähnelte. Sie lief unter der Gattung E I. Wegen häufigen Schäden an der Feuerbüchse schieden die zwei von Baldwin in Philadelphia bezogenen Lokomotiven nach verhältnismäßig kurzer Betriebszeit aus. Die bayerische Firma Krauß entwickelte nach dem Vorbild dieser Lokomotiven eine Zweizylinder-Verbund-Naßdampflokomotive mit Blechrahmen, die erstmals 1905 in Dienst gestellt wurde. Sie war wesentlich leistungsfähiger als ihre Vorgängerin. Vorn hatte sie ein Bisselgestell.

Aus dieser Lokomotive ging dann 1915 die Gattung G 4/5 H hervor, die einen zusammengesetzten Rahmen, also zum Teil Blechrahmen und zum Teil Barrenrahmen

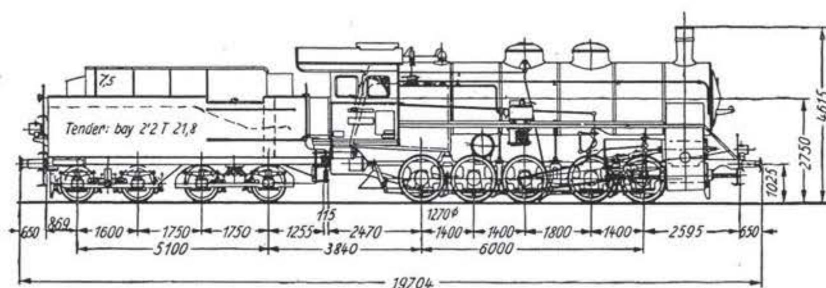
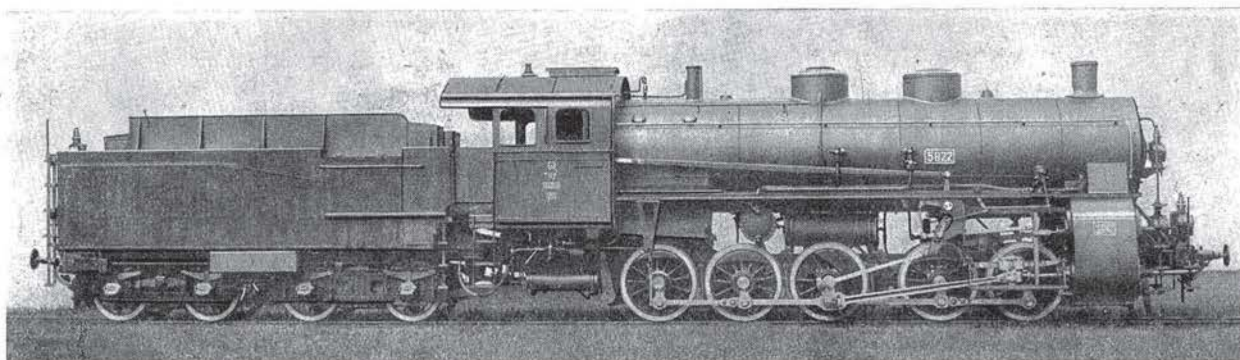


Bild 5 Maßskizze von der Lok Baureihe 57^5 (bay G 5/5).

Bild 6 Bayerische Güterzuglokomotive der Baureihe 57^5.



besaß. Die zweite Kuppelachse war Treibachse für alle vier Maschinen. Der Überhitzer ist im Laufe der Beschaffungszeit von 24 auf 32 Elemente vergrößert worden. Die Laufachse war diesmal wieder eine Adamsachse. Die Lok war wie die Gattung G 3/4 H äußerst leistungsfähig.

Ohne weitere Vorläufer bestellte Bayern für dampfbetriebene Gebirgsstrecken bei Maffei eine Vierzylinder-Heißdampf-Verbundlokomotive mit fünf angetriebenen Achsen. 1911 war die erste Lokomotive dieser Bestellung fertig. Sie übertraf die Leistung der preußischen Zwillingslokomotive G 10 mit der gleichen Achsfolge. Gerade bei dieser Bauart beweist sich die Überlegenheit bayerischen Lokomotivbaues. Man verwendete nicht mehr die eingezogene Feuerbüchse, wie sie die G 10 noch besaß. Der Barrenrahmen gab der Lok ein modernes Gepräge. Anläßlich einer Ausstellung in Turin im Jahre 1911 übertraf diese Lok das für sie aufgestellte Leistungsprogramm. Sie galt als die stärkste Güterzuglokomotive Deutschlands (abgesehen von der sechsfach gekuppelten württembergischen Lok).

So hatte sich die bayerische Lokomotivindustrie nicht nur durch die ausgeglichenen Bauformen an die Spitze des deutschen Lokomotivbaues gestellt, sondern kann sich auch des Baues sehr leistungsfähiger Lokomotiven rühmen. In diesem Zusammenhang verdienen bewährte Konstrukteure, wie z. B. der deutsche Ingenieur Richard von Helmholtz (Konstrukteur bei der damaligen Lokomotivfabrik Krauß & Comp.) und der Österreicher Ingenieur Gölsdorf erwähnt zu werden. Während Helmholtz der Schöpfer des heute noch vielfach angewandten Krauß-Helmholtz-Gestelles ist, hat sich Gölsdorf bei der Durchbildung mehrfach gekuppelter Fahrgestelle in bezug auf Kurvenläufigkeit (seitenverschiebbare Kuppelachsen) sehr verdient gemacht.

Wir Modelleisenbahner sollten bei der Nachbildung formschöner Modelle auch an die Entwicklung denken und derer, die unser Vorbild schufen. In diesem Sinne ist der vorstehende Aufsatz geschrieben worden.

Technische Daten der Lokomotive

Baureihe	Angaben in	54^{15-17}	56^{9-11}	57^{5}
Länderbezeichnung		G 3/4 H	G 4/5 H	G 5/5
Betriebsgattung		G 34.16	G 45.16	G 55.15
Größte Geschwindigkeit	km/h	65	60	60
Zylinderdurchmesser	mm	520	2×400/620	2×450/690
Kolbenhub	mm	630	610/640	610/640
Rostfläche	m^2	2,64	3,30	3,70
Feuerbüchsheizfläche	m^2	10,06	12,00	13,20
Verdampfungsheizfläche	m^2	130,66	186,70	188,70
Überhitzerheizfläche	m^2	37,70	44,00	53,60
Kesseldruck	kg/cm^2	13	16	16
Gesamtgewicht	t	61,4	75,9	83,4
Reibungsgewicht	t	49,0	62,9	83,4
Baujahre		1919—23	1915—19	1911—24

Schrifttum:

100 Jahre Deutsche Eisenbahnen, 1935.

Metzeltin, Die Entwicklung der Lokomotive.



Deutsch-Sowjetische Freundschaft

Eine deutsche Fahrdienstleiterin, ein sowjetischer Zugführer. Ein Strauß duftender Nelken. Der Strauß wechselt aus der Hand der Eisenbahnerin in die Hand des Eisenbahners. Eine alltägliche Begrüßungsszene? Mehr als nur eine schöne Geste liegt in diesem Bild. Es ist nicht nur die dienstliche Zusammenarbeit, die die deutschen mit den sowjetischen Eisenbahnern verbindet. Herzliches Einvernehmen herrscht zwischen ihnen, Freundschaft bestimmt den Ton. Freundschaft ist ein großes Wort. Freundschaft muß wachsen. Muß aus gemeinsamem Erleben entstehen, aus gegenseitiger Hilfe, aus gegenseitiger Achtung. Und deshalb trifft dieses Wort zu: Freundschaft. Waren es nicht die Einheiten der Transportabteilungen der Sowjetarmee, die in den schweren Jahren des Beginns den deutschen Eisenbahnern mit Rat und Tat zur Seite standen? Waren es nicht die sowjetischen Eisenbahner, die unseren Betriebseisenbahnern ihre Erfahrungen des Dispatcherdienstes übermittelten, nicht sowjetische Neuerer, die uns mit ihren Hinweisen schnell vorwärtsbrachten in der Schwerlastzugbewegung, in der Lokpflege. Mit wieviel Anerkennung und ehrlicher Freude haben sowjetische Fachleute die technischen Neuerungen der Deutschen Reichsbahn begutachtet, fanden sie Worte höchsten Lobes für unsere Entwicklung. Dankbar nahmen sie Anregungen von uns mit für ihre Arbeit. So wichtig und imposant offizielle Empfänge sind, groß angelegte Freundschaftstreffen, am eindrucksvollsten spiegelt sich das innere Erleben der Freundschaft wider in der Begegnung von Mensch zu Mensch, im offenen Gespräch, in freundschaftlichem Austausch der Gedanken. Gerade hierbei kommt immer wieder der eine gemeinsame Wunsch, der eine gemeinsame harte Wille zum Ausdruck: Die Grundbedingung für ein friedvolles weiteres Schaffen: den Frieden erhalten!

Ing. GÜNTER FROMM, Weimar

Bauanleitung für einen ringförmigen Lokschuppen in der Baugröße H0

Инструкция для изготовления кольцообразного паравозного сарая в масштабе «H0»
Instructions de construction pour une remise annulaire à locomotives de la classe H0
Instructions for Building a Circular Engine Shed of Size H0

DK 688.727.836.1

Die im Heft 1/57 veröffentlichte Bauanleitung für eine Modelldrehscheibe hat bei vielen Modelleisenbahnern die Frage aufgeworfen: „Und woher bekommen wir einen Bauplan für einen hierzu passenden Lokschuppen?" Diesem Wunsch soll mit der folgenden Bauanleitung entsprochen werden.

Da zu einem Bahnbetriebswerk (Bw) nicht nur Lokschuppen und Drehscheibe gehören, soll nochmals der Lageplan eines mittleren Bw dargestellt werden, aus dem alle weiteren Einrichtungen und Gebäude ersichtlich sind (Bild 1). In diesem Zusammenhang wird auf folgende Veröffentlichung hingewiesen: „Das Bahnbetriebswerk" (Z. der Modelleisenbahner 3 (1954), S. 68). Außerdem wird das Studium der beiden Lehrhefte „Lokomotivbetrieb" Heft 1 und 2 (Fachbuchverlag GmbH Leipzig) empfohlen.

Torebene ein Abstand der Strahlengleisachsen von 60 mm.

Unter Beibehaltung von 7° 30′ Strahlengleisabstand ist noch die Entfernung x des Drehscheibenmittelpunktes von der Torebene zu bestimmen (Bild 3). Gegeben sind die Werte für $a = 60$ mm

$$\alpha = 7^\circ\,30'$$

$$\beta = 86^\circ\,15'.$$

Nach dem Sinussatz ist

$$x = \frac{a}{2} : \sin\frac{\alpha}{2} = \frac{a}{\sin\alpha} = \frac{60}{0{,}1305} = 459{,}7 \approx 460 \text{ mm}.$$

Die freie Länge der Strahlengleise zwischen Tor und Drehscheibe beträgt also 460 — 150 = 310 mm. Es ist

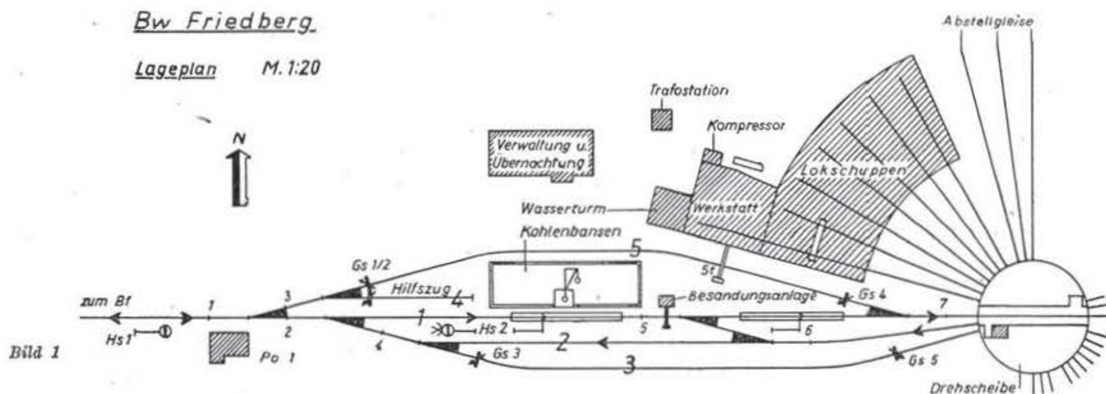


Bild 1

Nach den einschlägigen Vorschriften soll die Standlänge bei Lokschuppen so bemessen sein, daß alle vorkommenden Arbeiten an der Lok bei geschlossenen Toren verrichtet werden können. Die Standtiefe t soll betragen $l + 2 + 3$ m, wobei l die Länge der größten im betreffenden Bw beheimateten Lok ist und 2 m bzw. 3 m die notwendigen Arbeitsräume vor und hinter der Lok sind (Bild 2).

Wählen wir in unserem Fall als Berechnungsgrundlage eine Lok der Baureihe 42, so ist

$$t = 23{,}00 + 2{,}00 + 3{,}00 = 28{,}00 \text{ m}$$

oder im Maßstab 1 : 87 ist $t = 322$ mm.

Da der beiderseitige Arbeitsraum im Modell nicht benötigt wird, könnte also eine Lok der Baureihe 01 mit einer Länge von 23,94 m (Vorbild) = 275 mm (Modell) in unserem Lokschuppen ebenfalls Aufnahme finden. Aus konstruktiven Gründen wählen wir für $t = 296$ mm.

Die Toröffnungen sollen beim Vorbild eine lichte Weite von mindestens 4,00 m und eine lichte Höhe von mindestens 4,80 m über SO aufweisen und dürfen durch offenstehende Torflügel nicht verkleinert werden. Es ergäben sich also im Maßstab 1 : 87 46 bzw. 55 mm. Um einen gewissen Spielraum zu haben, wählen wir für das Modell eine lichte Toröffnungsgröße von 48 × 60 mm. Bei einer Torpfeilerbreite von 12 mm ergibt sich in der

also genug Platz vorhanden, um noch eine Lok vor den geschlossenen Toren aufstellen zu können.

Bauanleitung

Der Lokschuppen ist unter Zugrundelegung der oben errechneten wichtigsten Zahlenwerte entworfen worden. Als Vorbild wurde ein Lokschuppen in moderner Stahlbetonkonstruktion gewählt, dessen Fensterrahmen und

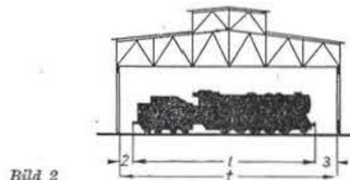


Bild 2

Dachplatten ebenfalls aus Stahlbeton sind. Der Lokschuppen hat sieben Stände. Der erste Stand ist mit einer Achssenke versehen und bis in die Werkstatt verlängert.

Wenn mittlere Stände weggelassen oder hinzugefügt werden, kann der Schuppen je nach Bedarf verkleinert oder vergrößert werden.

Bevor wir mit dem Bau beginnen können, muß erst der Grundriß (Gleisachsen, Knick- und Endpunkte der Wände usw.) gemäß Zeichnung Nr. 14.9 — Bl. 1 auf die Grundplatte der Modellbahnanlage übertragen werden. Beim vorliegenden Entwurf wurde eine Grundplatte aus 4 mm dickem Sperrholz gewählt. Ist der Grundriß genau aufgetragen worden, sägen wir die Öffnungen für die Drehscheibe und die Arbeitsgruben aus. Dann werden zunächst die Strahlengleise auf der Grundplatte verlegt. Wir verwenden 2,5 mm hohe Profilschienen und 1 mm dickes Schwellenband aus Hartpappe. Die Schwellenbänder werden zwischen Drehscheiben- und Arbeitsgrube aufgeklebt. Innerhalb des Schuppens wählen wir als Unterlage Langschwellen, d. h. 6 mm breite Pappstreifen in gleicher Dicke wie das Schwellenband. Wird auf die Arbeitsgruben verzichtet, kann das Schwellenband auch innerhalb des Schuppens weitergeführt werden. Dann sind die Schienen mit Hakenstiften auf den Schwellen zu befestigen. Auf den Arbeitsgruben werden die Schienen nur außen mit Hakenstiften befestigt. Die Hakenstifte sind an die Schienen anzulöten, damit die Schienen nicht herausrutschen können (auf genaues Spurmaß achten!). Die Drehscheibenenden der Strahlengleise werden erst dann endgültig befestigt, wenn die Drehscheibe eingebaut und eingerichtet ist. Kleinere Abweichungen können so noch ausgeglichen werden.

Nun beginnen wir mit dem Bau des Lokschuppens. Alle Teile werden von der Zeichnung (Zeichnung Nr. 14.9 — Bl. 1 bis 8) maßgerecht auf das in der Stückliste angegebene Material übertragen. Die Teile werden ausgeschnitten bzw. ausgesägt. Sollte Sperrholz nicht in den benötigten Mengen zur Verfügung stehen, so können auch Hartpappe oder Holzfaserplatten verwendet werden. Für die Dachbinder ist aber unbedingt Sperrholz zu empfehlen.

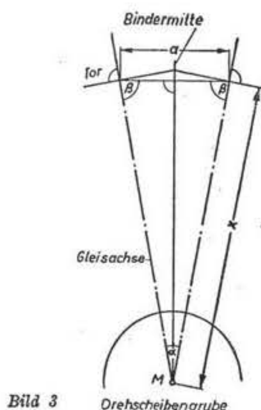


Bild 3

Bevor die einzelnen Wandteile zusammengebaut werden, sind erst die Fenster, Türen usw. anzubringen. Für die Herstellung der Fenster empfehle ich folgende Methode: Alle Fenster gleicher Größe nebeneinander auf 0,5 mm dicke Pappe aufzeichnen, alle Schnittkanten mit scharfem Messer ritzen, dann mit einem Stecheisen die Scheiben ausstechen (Schräge des Eisens immer nach innen zeigend!). Erst alle waagerechten, unteren Schnittkanten, dann um 90° drehen, wieder alle waagerechten unteren Schnittkanten usw. So entstehen saubere, gleichmäßige Fensterflächen. Die Fenster werden mittig hinter die entsprechenden Öffnungen geklebt und mit Zellophan o. ä. Material verglast. Zuvor sind die Fenster aber hellgrau (wie Beton) zu streichen. Die Torangeln werden durch die Löcher der Teile lfd. Nr. 10 gesteckt und von innen mit einem Tropfen Kittifix gesichert. Nachdem das Sockelmauerwerk (Pappstreifen a) aufgeklebt und die senkrechten Kanten, wie aus dem Querschnitt ersichtlich, mit einer Feile oder mit einem Sandpapierhobel abgeschrägt worden sind, werden die Innenseiten aller Wände „gekalkt“, d. h. mit Plakatfarbe weiß gestrichen.

Beim Aufbau des Lokschuppens werden zuerst die Teile lfd. Nr. 10 genau dem Grundriß entsprechend auf die Grundplatte geleimt. Dann wird die ebenso vorgerichtete Stirnwand lfd. Nr. 15 genau parallel zum Strahlengleis 1 aufgeklebt. Die Werksteingesimse a können auch aus Holzleisten 1 × 2 mm angefertigt und aufgeklebt werden. Das trifft auch für die Gesimse der Teile lfd. Nr. 33 bis 36 zu. Das Tor lfd. Nr. 26 kann fest angeklebt oder auch als Schiebetor (innen) eingerichtet werden. Vor dem Einbau ist es dunkelbraun mit hellbraunen Füllungen zu streichen. Alle anderen Türen und Tore erhalten den gleichen Anstrich.

Dann werden die einzelnen Schuppenfußbodenteile auf die Grundplatte geklebt. Wir beginnen mit Teil lfd. Nr. 5 a. Die an die Schienen anschließenden Kanten sind mit dem Sandpapierhobel etwas schräg abzuarbeiten, damit die Fußbodenteile überall gut passen und nicht auf den Langschwellen der Arbeitsgruben aufliegen. Wenn wir sauber und genau gearbeitet haben, müssen die hinteren Kanten überall genau 4 mm von der hinteren Grundrißbegrenzungslinie entfernt sein.

Die Arbeitsgruben können nun aus den Teilen lfd. Nr. 1 bis 4 zusammengeleimt und mit dem Fußboden betongrau gestrichen werden.

Die ebenfalls betongrau gestrichenen Dachbinder sind auf den Fußboden und an die Teile lfd. Nr. 10 zu kleben. Sie dürfen den Fußboden nicht überragen! Dann werden die äußeren Wandrahmen, beginnend mit Teil lfd. Nr. 13, aufgeklebt und die Trennwand lfd. Nr. 14, beiderseits weiß gestrichen, eingepaßt. Abschließend wird der Lokschuppen durch die Stirnwand lfd. Nr. 16 geschlossen. Wenn die grau gestrichenen Dachpfetten eingepaßt und eingeklebt sind, ist der Lokschuppen schon im Rohbau fertiggestellt.

Jetzt wird die Werkstatt angebaut. Zuerst müssen wir wieder den Fußboden betongrau streichen, einpassen und aufkleben und dann die vorbereiteten Außenwände aufleimen. Danach kleben wir aus den Teilen lfd. Nr. 30 bis 32 den Anbau für den Kompressor an die Werkstatt.

Der Wasserturm wird aus seinen Einzelteilen gemäß Zeichnung zusammengeklebt und das Magazin aus den Teilen lfd. Nr. 41 bis 42 a angebaut.

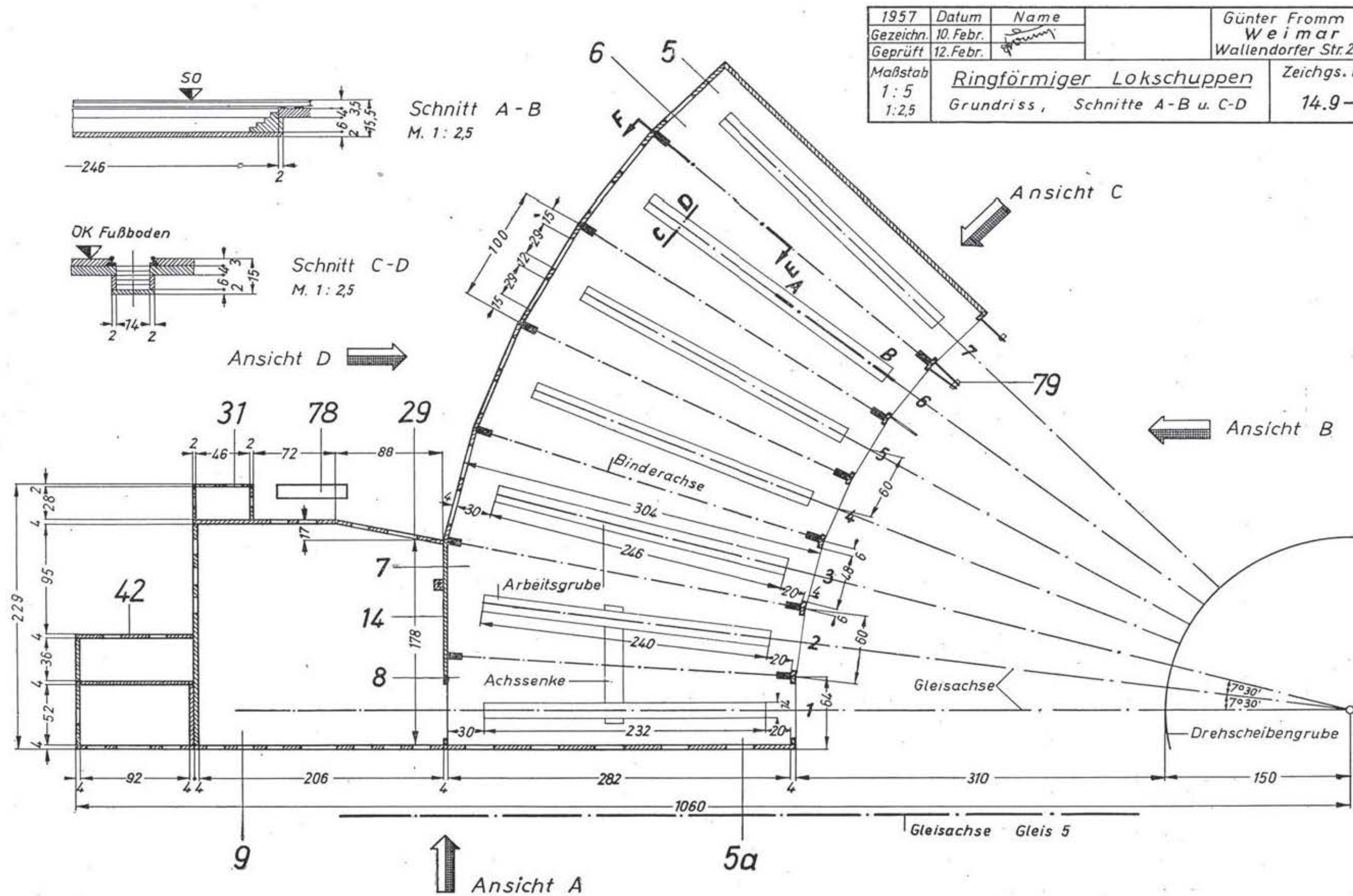
Um den Schuppen fertigzustellen, werden noch die mit den Jalousiebrettern versehenen Laternenwände an die Binder geklebt und die einzelnen Dachteile aufgeleimt. Bei den Teilen lfd. Nr. 70, 71 und 71 a sind aber zuvor genau mittig in 60 mm Abstand von der Traufkante Löcher mit 8 mm ⌀ für die Einzelrauchabzüge zu bohren.

Als Vorbild der Einzelrauchabzüge (Teil lfd. Nr. 75) wurden solche aus Asbestzement-Fertigteilen gewählt, die zur Zeit das Neueste auf diesem Gebiet darstellen und sich bisher gut bewährt haben. Die Herstellung sei kurz erläutert. Für die Rauchrohre (Teil lfd. Nr. 75 a) schneiden wir 40 mm breite Papierstreifen und rollen sie, mit Klebstoff bestrichen, über ein Rundholz von 7 mm ⌀ bis zum Außendurchmesser von 8 mm auf. Nach kurzem Antrocknen können sie leicht heruntergezogen werden. Die Teile lfd. Nr. 75 b, die Stützen für die Regenhauben, biegen wir aus Draht und kleben sie innen in die Rauchrohre. Dann leimen wir die Rohre in die Bohrungen der Dachteile (alle in einer Höhe!) und befestigen sie außerdem durch die Abstrebungen (Teil lfd. Nr. 75 e). Diese werden in Löcher der Rauchrohre und

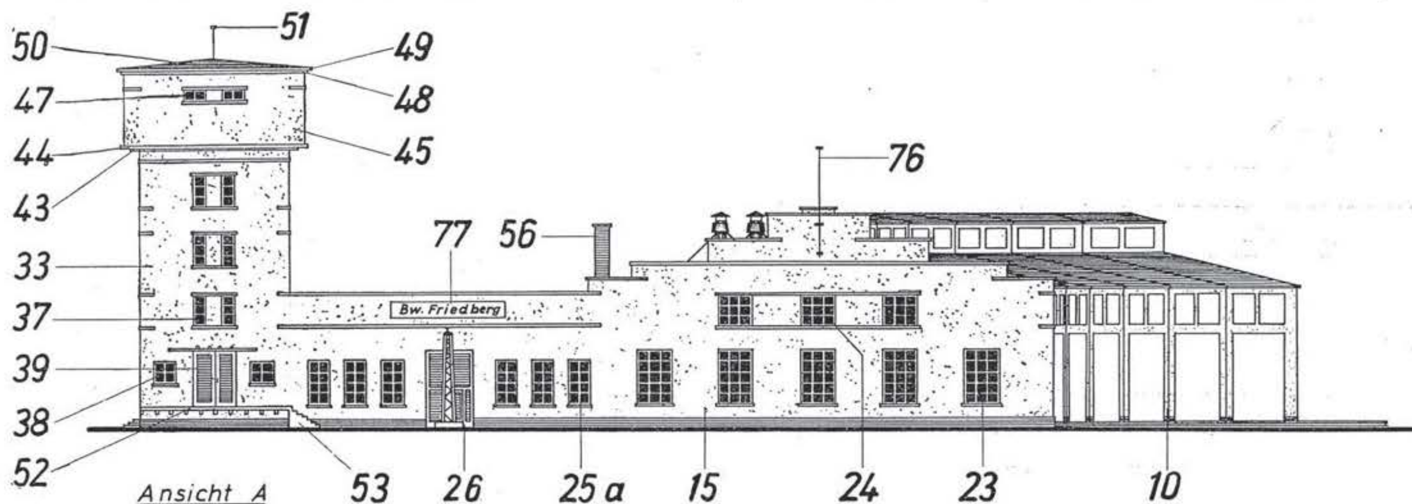
(Fortsetzung auf Seite 186)

Stückliste zum Bauplan für einen ringförmigen Lokschuppen in der Baugröße H0

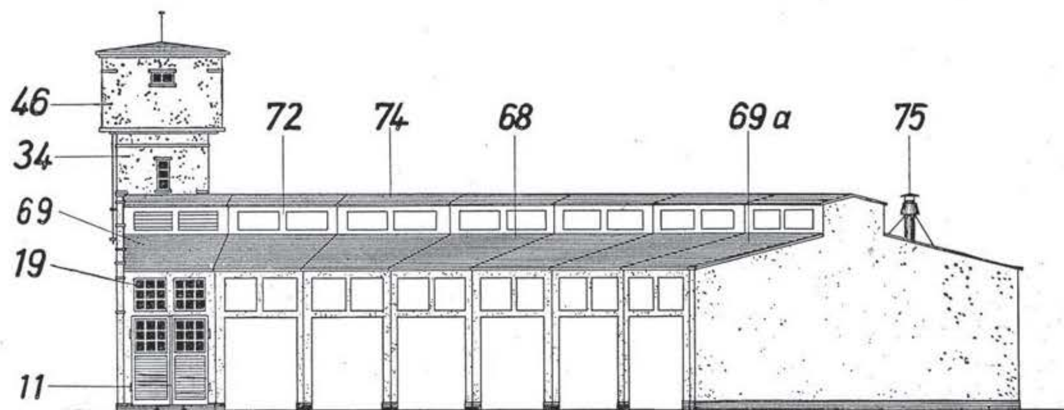
Lfd. Nr.	Stück	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
1	14	Arbeitsgrubenseitenwand	Pappe	250 × 6 × 2 mm
2	14	Arbeitsgrubenstirnwand	Pappe	14 × 6 × 2 mm
3	7	Arbeitsgrubensohle	Pappe	250 × 18 × 2 mm
4	14	Treppe zur Arbeitsgrube	Pappe	30 × 14 × 2 mm
5	2	Schuppenfußbodenteil	Pappe	296 × 30 × 3 mm
6	4	Schuppenfußbodenteil	Pappe	300 × 100 × 3 mm
7	1	Schuppenfußbodenteil	Pappe	300 × 100 × 3 mm
8	1	Schuppenfußbodenteil	Pappe	288 × 100 × 3 mm
9	1	Werkstattfußboden	Pappe	206 × 191 × 3 mm
10	7	Wandrahmen (Innenseite)	Sperrholz	60 × 96 × 4 mm
11	28	Torangel	Draht	1 Φ, 14 mm gestr. Lg.
12	4	Wandrahmen (Außenseite)	Sperrholz	100 × 96 × 4 mm
13	1	Wandrahmen (Außenseite)	Sperrholz	80 × 96 × 4 mm
14	1	Trennwand zur Werkstatt	Sperrholz	178 × 98 × 4 mm
15	1	Stirnwand (Ansicht A)	Sperrholz	500 × 148 × 4 mm
16	1	Stirnwand (Ansicht C)	Sperrholz	304 × 142 × 4 mm
17	5	Dachbinder	Sperrholz	296 × 139 × 4 mm
18	1	Dachbinder	Sperrholz	284 × 139 × 4 mm
19	14	Fenster (Innenseite oben)	Pappe	26 × 32 × 0,5 mm
20	7	Tor	siehe Zeichnung	siehe Zeichnung
21	9	Fenster (Außenseite oben)	Pappe	33 × 29 × 0,5 mm
22	9	Fenster (Außenseite unten)	Pappe	39 × 57 × 0,5 mm
23	5	Fenster (Stirnseite A unten)	Pappe	32 × 46 × 0,5 mm
24	3	Fenster (Stirnseite A oben)	Pappe	32 × 32 × 0,5 mm
25	6	Fenster (Werkstatt)	Pappe	46 × 25 × 0,5 mm
25a	6	Fenster (Werkstatt)	Pappe	39 × 25 × 0,5 mm
26	1	Tor (Werkstatt)	Pappe	36 × 55 × 0,5 mm
27	1	Tür (Werkstatt)	Pappe	30 × 36 × 0,5 mm
28	1	Werkstattwand (Ansicht D)	Sperrholz	191 × 65 × 4 mm
29	1	Werkstattwand	Sperrholz	212 × 87 × 4 mm
30	2	Seitenwand (Anbau für Kompressor)	Sperrholz	28 × 50 × 2 mm
31	1	Vorderwand (Anbau für Kompressor)	Sperrholz	50 × 42 × 2 mm
32	1	Dach (Anbau für Kompressor)	Sperrholz	55 × 35 × 2 mm
33	1	Wasserturmwand (Ansicht A)	Sperrholz	100 × 186 × 4 mm
34	1	Wasserturmwand (Ansicht B)	Sperrholz	52 × 186 × 4 mm
35	1	Wasserturmwand (Ansicht D)	Sperrholz	52 × 186 × 4 mm
36	1	Wasserturmwand	Sperrholz	100 × 186 × 4 mm
37	18	Fenster (Wasserturm)	Pappe	18 × 32 × 0,5 mm
38	4	Fenster (Magazin)	Pappe	25 × 25 × 0,5 mm
39	1	Tor (Magazin)	Pappe	28 × 33 × 0,5 mm (zweimal)
40	1	Tür (Wasserturm)	Pappe	20 × 36 × 0,5 mm (zweimal)
41	1	Seitenwand (Magazin)	Sperrholz	36 × 63 × 4 mm
42	1	Vorderwand (Magazin)	Sperrholz	100 × 53 × 4 mm
42a	1	Dach (Magazin)	Sperrholz	102 × 47 × 2 mm
43	1	Behältergeschoßfußboden	Pappe	112 × 72 × 1 mm
44	1	Behältergeschoßfußboden	Pappe	124 × 84 × 2 mm
45	2	Behältergeschoßwand	Sperrholz	120 × 48 × 4 mm
46	2	Behältergeschoßwand	Sperrholz	80 × 48 × 4 mm
47	6	Fenster (Behältergeschoß)	Pappe	18 × 25 × 0,5 mm
48	1	Behältergeschoßdecke	Pappe	124 × 84 × 2 mm
49	1	Behältergeschoßdecke	Pappe	130 × 90 × 2 mm
50	1	Wasserturmdach	Holz (Linde)	130 × 90 × 10 mm
51	1	Blitzableiterstange	Draht	1 Φ, 28 mm lang
52	1	Laderampe	Sperrholz	102 × 24 × 2 mm
53	1	Rampentreppe	Pappe	55 × 10 × 2 mm
54	1	Treppe	Pappe	27 × 30 × 2 mm
55	1	Werkstattdach	Sperrholz	199 × 216 × 2 mm
56	1	Werkstattschornstein	Pappe	47,5 × 63 × 0,5 mm
57	7	Dachpfette (Schuppendach)	Holzleiste	2 × 4 mm, 65,5 mm lg.
58	7	Dachpfette (Schuppendach)	Holzleiste	2 × 4 mm, 69 mm lg.
59	7	Dachpfette (Schuppendach)	Holzleiste	2 × 4 mm, 73 mm lg.
60	7	Dachpfette (Schuppendach)	Holzleiste	2 × 4 mm, 77 mm lg.
61	7	Dachpfette (Schuppendach)	Holzleiste	2 × 4 mm, 84,5 mm lg.
62	7	Dachpfette (Schuppendach)	Holzleiste	2 × 4 mm, 89 mm lg.
63	7	Dachpfette (Schuppendach)	Holzleiste	2 × 4 mm, 93 mm lg.
64	7	Dachpfette (Schuppendach)	Holzleiste	2 × 4 mm, 97 mm lg.
65	7	Dachpfette (Laternendach)	Holzleiste	2 × 2 mm, 78 mm lg.
66	7	Dachpfette (Laternendach)	Holzleiste	2 × 2 mm, 81 mm lg.
67	7	Dachpfette (Laternendach)	Holzleiste	2 × 2 mm, 84 mm lg.
68	5	Schuppendachteil (innen)	Sperrholz	76 × 128 × 2 mm
69	1	Schuppendachteil (innen)	Sperrholz	68 × 128 × 2 mm
69a	1	Schuppendachteil (innen)	Sperrholz	74 × 128 × 2 mm
70	5	Schuppendachteil (außen)	Sperrholz	102 × 128 × 2 mm
71	1	Schuppendachteil (außen)	Sperrholz	87 × 128 × 2 mm
71a	1	Schuppendachteil (außen)	Sperrholz	81 × 114 × 2 mm
72	5	Laternenvorderwand	Sperrholz	76 × 19 × 2 mm
72a	2	Laternenvorderwand	Sperrholz	74 × 19 × 2 mm
73	5	Laternenrückwand	Sperrholz	85 × 19 × 2 mm
73a	2	Laternenrückwand	Sperrholz	78 × 19 × 2 mm
74	5	Laternendachteil	Sperrholz	68 × 85 × 2 mm
74a	2	Laternendachteil	Sperrholz	68 × 78 × 2 mm
75	7	Einzelrauchabzug	Pappe	siehe Baubeschreibung
76	1	Fahnenstange	Draht	1 Φ, 74 mm lg.
77	1	Schild	Pappe	59 × 10 × 0,5 mm
78	1	Druckluftkessel	Rundholz	10 Φ, 62 mm lg.
79	8	Torfeststeller	Pappe / Stahldraht	10 × 6 × 2 mm/0.5 Φ
80	1	Kranträger	Schiene	2,5 mm hoch, 94 mm lg.
81	1	Kranstütze	U-Blechprofil	2 × 3 mm, 60 mm lg.
82	1	Stützenfundament	Pappe	16 × 8 × 4 mm

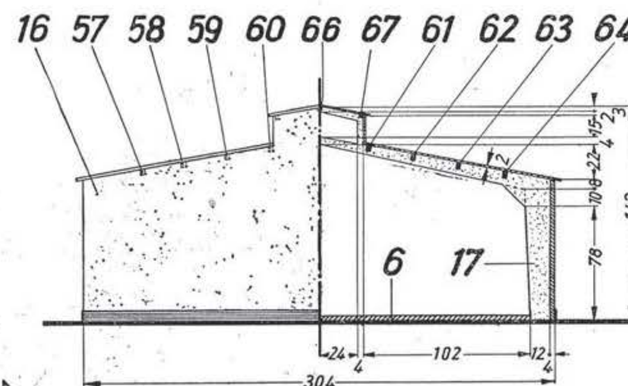


1957 Datum Name
Gezeichn. 10. Febr.
Geprüft 12. Febr.
Günter Fromm
Weimar
Wallendorfer Str. 27
Baugröße
H0
Maßstab
1 : 5
1:2,5
Ringförmiger Lokschuppen
Grundriss, Schnitte A-B u. C-D
Zeichgs. Nr.
14.9- Bl. 1
Schnitt A-B
M. 1 : 2,5
Schnitt C-D
M. 1 : 2,5
OK Fußboden
Ansicht A
Ansicht B
Ansicht C
Ansicht D
Binderachse
Arbeitsgrube
Achssenke
Gleisachse
Drehscheibengrube
Gleisachse Gleis 5
7°30'
7°30'
1060
310
150
282
206
92



Ansicht A



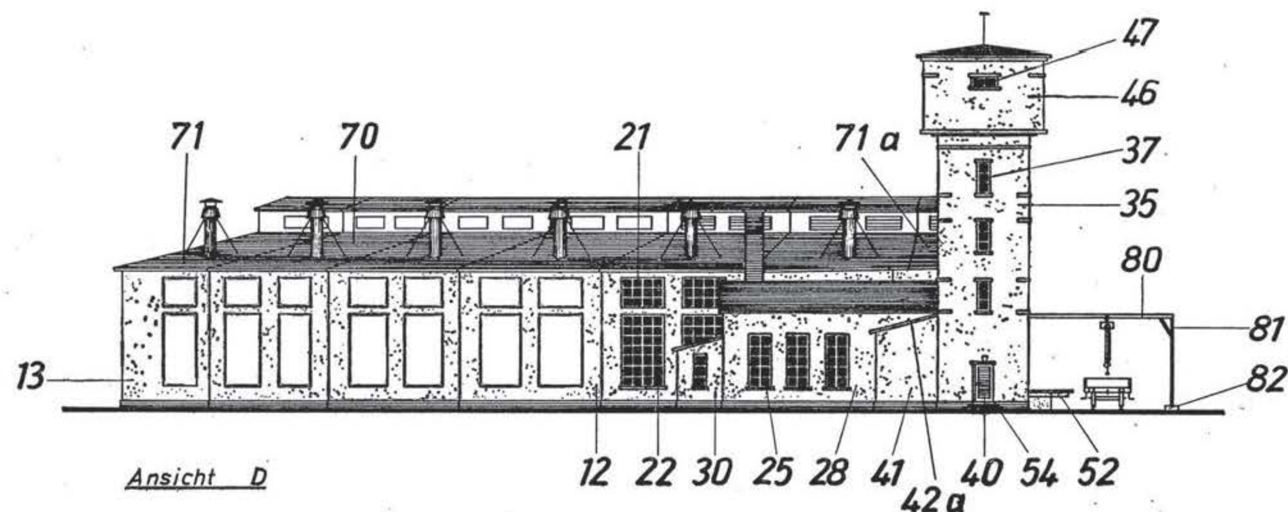


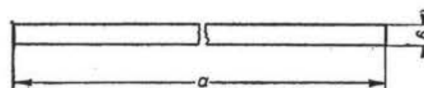
Ansicht B

Ansicht C und Schnitt E-F

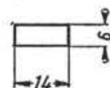
Fenster und Tore wurden der Übersicht halber teilweise weggelassen !

1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	11. Febr.	[signature]			
Geprüft	12. Febr.				
Maßstab 1 : 5	Ringförmiger Lokschuppen			Zeichgs. Nr.	
	Ansichten A, B und C, Schnitt E-F			14.9 - Bl. 2	

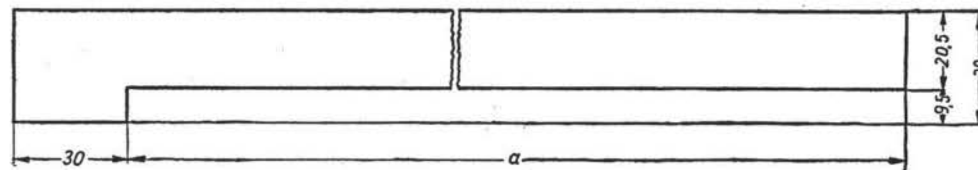




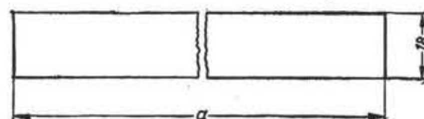
1 M. 1:2 Maß a bei 10 Teilen = 250 mm,
bei 2 Teilen = 244 mm,
bei 2 Teilen = 236 mm.



2 M. 1:2



5 M. 1:2 Teil 5a spiegelgleich. Maß a bei Teil 5 = 266 mm, bei Teil 5a = 252 mm.



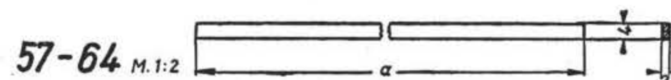
3 M. 1:2 Maß a wie bei Teil 1.



4 M. 1:2

Maß a bei Teil 57 = 65,5 mm,
Teil 58 = 69 mm,
Teil 59 = 73 mm,
Teil 60 = 77 mm,
Teil 61 = 84,5 mm,
Teil 62 = 89 mm,
Teil 63 = 93 mm,
Teil 64 = 97 mm.

57-64 M. 1:2



1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße H0
Gezeichn.	12. Febr.	Fromm			
Geprüft	13. Febr.				
Maßstab 1 : 5 (1 : 2)	Ringförmiger Lokschuppen Ansicht D, Einzelteile Nr. 1-5 u. 57-64			Zeichgs. Nr. 74.9 - Bl. 3	

6 M. 1:5

7 M. 1:5

8 M. 1:5

9 M. 1:5

10

a = Schraffierte Fläche Pappstreifen 0,5 mm dick aufkleben.

Bohrung 0,8 ⌀ für Teil 11

11 M. 1:1

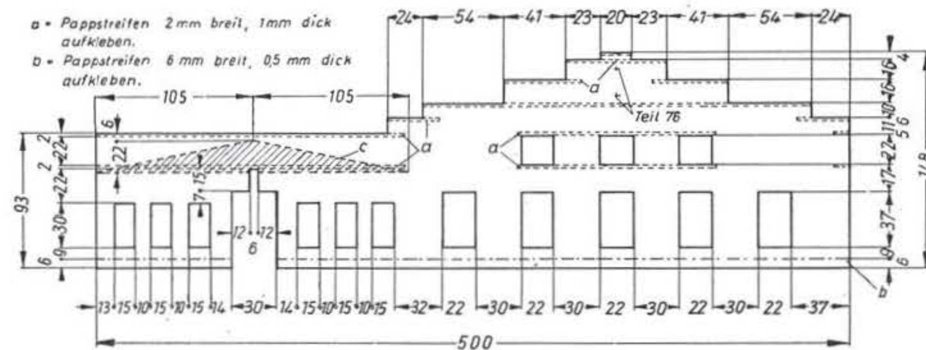
13 b = Pappstr. 85 x 6 x 0,5 mm aufkl.

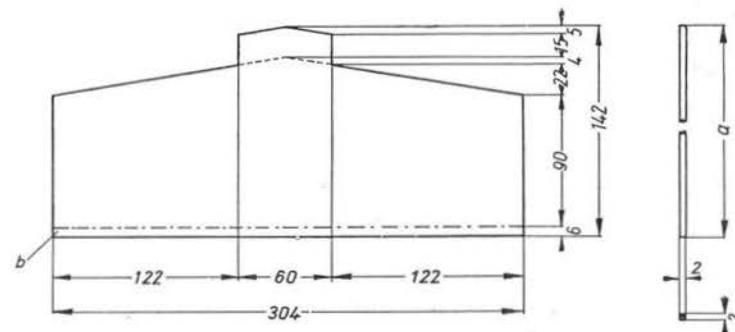
12 a = Pappstreifen 101 x 6 x 0,5 mm aufkleben.

19

14

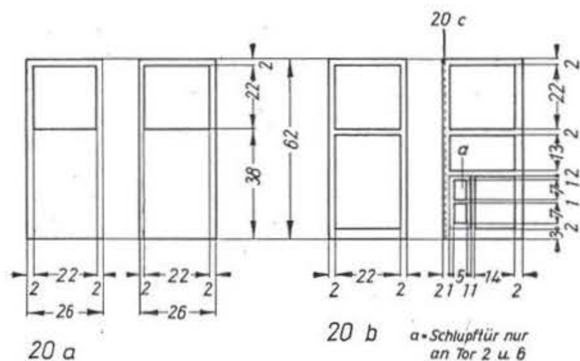
1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße H0
Gezeichn.	15. Febr.	[signature]			
Geprüft	16. Febr.	[signature]			
Maßstab 1 : 2,5 1:1, 1:5	Ringförmiger Lokschuppen Einzelteile Nr. 6-14 u. 19			Zeichgs. Nr. 14.9-	Bl. 4

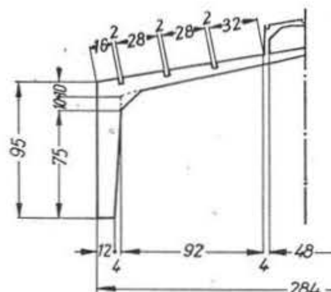




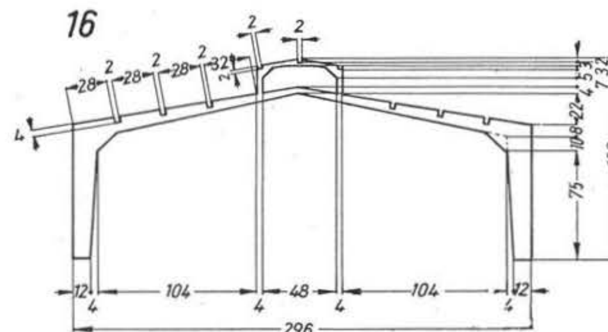
65-67
M. 1:2,5

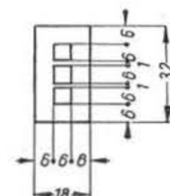
Maß a bei Teil 65 = 78 mm, 66 = 81 mm, 67 = 84 mm.

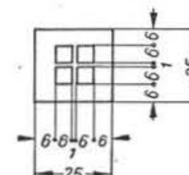


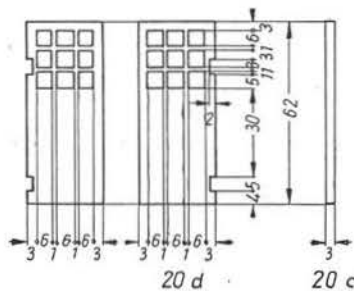


Rechte Hälfte und übrige Maße wie bei Teil 17.



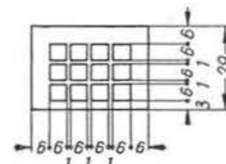




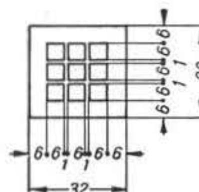


20 e

4 mal



24 M. 1:2,5

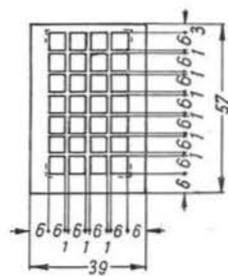


20

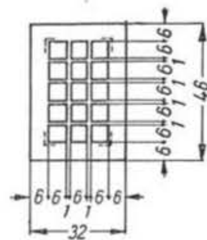
20 a-d = M. 1:2,5, 20 e = M. 1:1

Teil	Werkstoff	Rohmaße
20 a	Sperrholz	52 x 62 x 0,8 mm
20 b	Pappe	52 x 62 x 0,5 mm
20 c	Pappe	3 x 62 x 0,5 mm
20 d	Pappe	52 x 62 x 0,5 mm
20 e	Blech	0,3 dick, 7 gestr. lg.

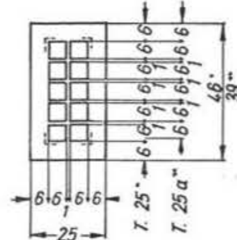
1957	Datum	Name	Günter Fromm, Weimar, Wallendorfer Str. 27	Baugröße H0
Gezeichn.	18. Febr.			
Geprüft	19. Febr.			
Maßstab 1 : 5, 1:1, 1:2,5	**Ringförmiger Lokschuppen** — Einzelteile Nr. 15-21, 24, 65-67, 37, 38		Zeichgs. Nr. 14.9- Bl. 5	



22 M. 1:2,5

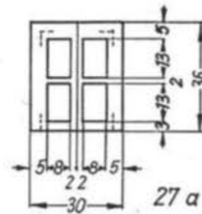


23 M. 1:2,5

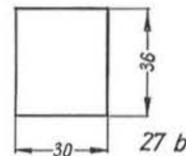


25 u. 25a

M. 1:2,5 Je 6 Stück



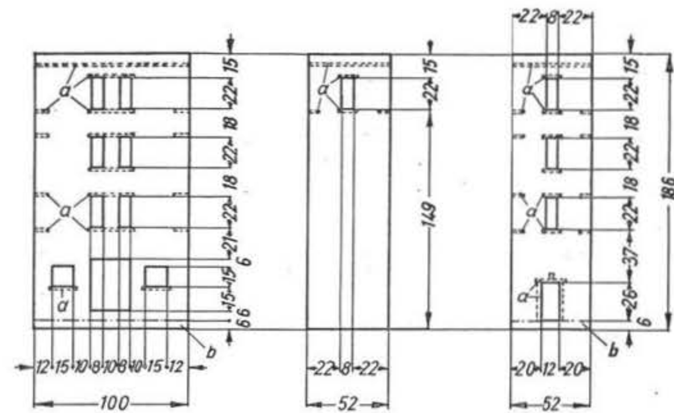
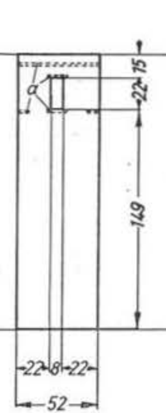
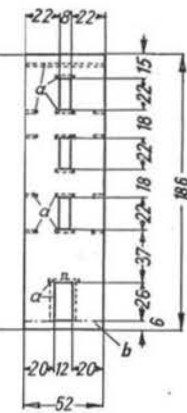
27 a



27 b

27 M. 1:2,5

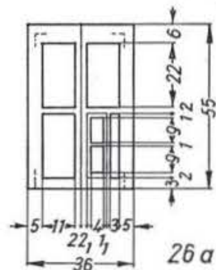
Zusammenbau wie Teil 26.

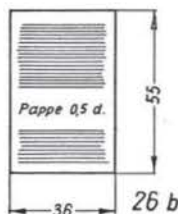
33 a und b siehe Teil 15.

34 a s. Teil 33

35 a u. b s. Teil 33



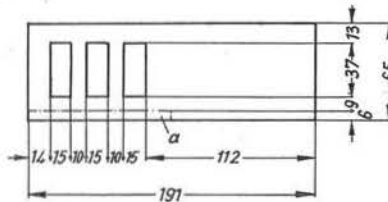
26 a



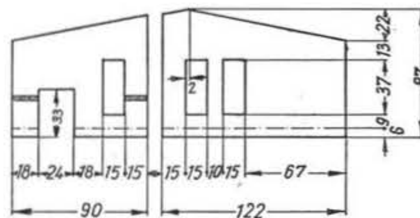
26 b

26 M. 1:2,5

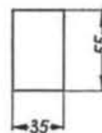
Teil 26 b waagerecht ritzen und unter Teil 26 a kleben.



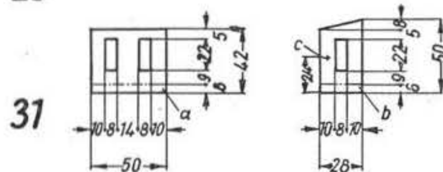
28 a = Pappstreifen 99 x 6 x 0,5 mm aufkleben.



29

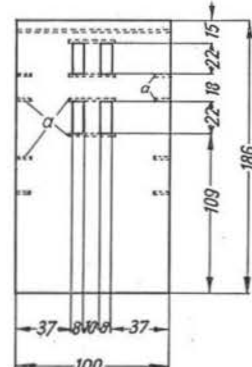


32

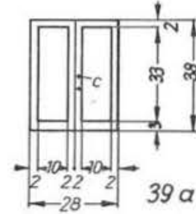


31

30 Ein Stück spiegelgleich.
a = Pappstreifen 50 x 6 x 0,5 mm,
b = dto. 31 x 6 x 0,5 mm aufkleben.
c = Bohrung 1 mm ⌀ für Teil 78c



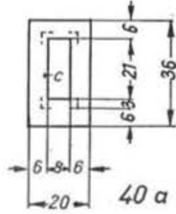
36 a siehe Teil 33.



39 a

39 b aus Pappe 28 x 38 x 0,5 mm unter Teil 39 a kleben. Zusammenbau wie Teil 26. c = Torgriff aus Draht 0,2 ⌀. Über Tor Laufschiene aus Pappe 54 x 1,5 x 0,5 mm kleben.

39 M. 1:2,5

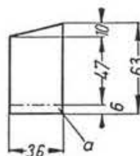


40 a

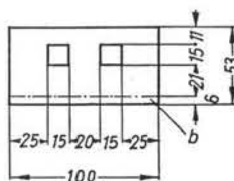
40 b aus Pappe 20 x 36 x 0,5 mm unter Teil 40 a kleben. Zusammenbau und c wie bei Teil 39.

40 M. 1:2,5

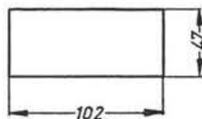
1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	26. Febr.				
Geprüft	27. Febr.				
Maßstab 1:5 1:2,5	Ringförmiger Lokschuppen Einzelteile Nr. 22, 23, 25-36, 39, 40			Zeichgs. Nr. 14.9-	Bl. 6



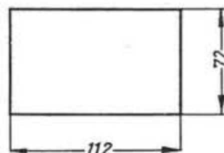
41



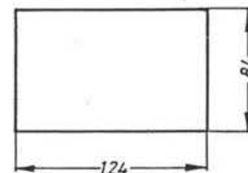
42



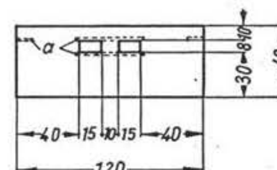
42 a



43

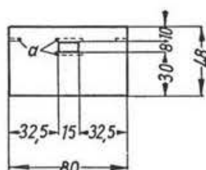


44 u. 48

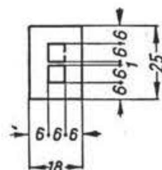


45 a siehe Teil 15.

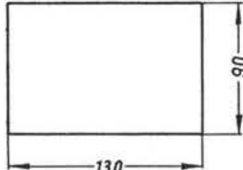
a = Pappstreifen 40x6x0,5mm, b = Pappstreifen 100x6x0,5mm aufkleben.



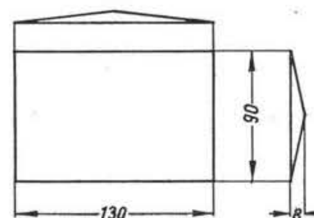
46 a siehe Teil 15.



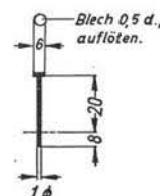
47 M. 1:2,5



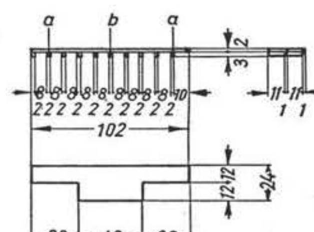
49



50

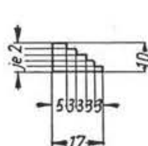


51 M. 1:2,5

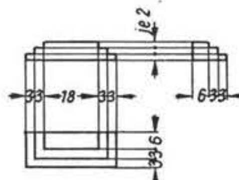


52

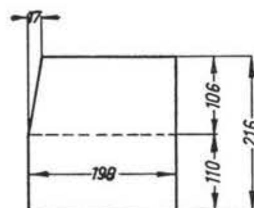
a = Holzleisten 2x3x11mm.
b = Holzleisten 2x3x23mm.



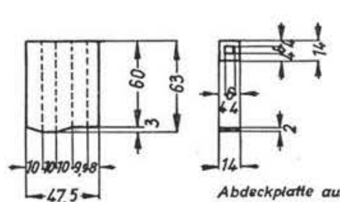
53 M. 1:2,5



54 M. 1:2,5



55 M. 1:10

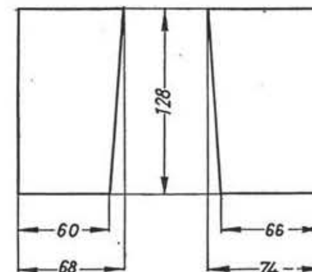


56

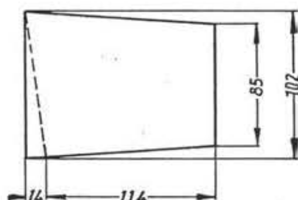
Abdeckplatte aus Pappe 14x14x2mm, auf den Schornstein kleben.



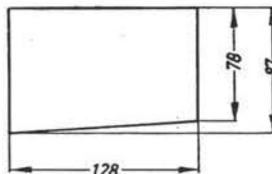
68



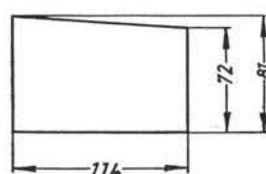
69 69 a



70 Ein Stück nur 114mm lang.



71



71 a

1957	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	27. Febr.	[signature]			
Geprüft	28. Febr.				
Maßstab 1 : 5 1:2,5, 1:10	Ringförmiger Lokschuppen			Zeichgs. Nr. 14.9-	Bl. 7
	Einzelteile Nr. 41-56, 68 - 71a				

a = Jalousiebretter aus Pappe 0,3 mm dick, 3 mm breit, im Winkel unter 15° in die Öffnungen einkleben.

Länge der einzelnen Bretter bei
Teil 72 = 30 mm
Teil 72a = 25 mm
Teil 73 = 35 mm
Teil 73a = 27 mm

Je Teil 8 Stück

Schnitt A-B

72

72 a Je 1 Stück 68 u. 74 mm

73

73 a Je 1 Stück 72 u. 78 mm lang

74 M. 1:5

74 a M. 1:5 1 Stück 6 mm schmaler

75

3 Löcher (120°) für Teil 75 e

75 a

Draht 0,5 ϕ

75 b

einschneiden

75 c 75 d

a = überkleben

75 e

76 M. 1:5

76 a M. 1:2,5 zweimal

Stahldraht 0,5 mm ϕ, 10 mm gestr. Lg.

Bw. Friedberg

77 M. 1:1

78

Bohrung 1 ϕ, 2 tief

78 a

Draht 1 ϕ

78 c

P. 4 a.

78 b

79

79 a P. 2 d.

79 b zweimal

80 M 1:1 a = Winkel aus Blech 0,3 d (auflöten)

81

81 a zweimal, ⊏-Blechprofil 2/3

81 b

81 c

82

P. 1 d.

Holzleiste

Fenstersohlbänke

für Teil 23 = 5 St., l = 22 mm	Teil 37 = 4 St., l_1 = 10 mm
Teil 25 = 6 St., l = 15 mm	Teil 38 = 4 St., l_1 = 17 mm
Teil 25a = 8 St., l = 15 mm	Teil 22 = 9 St., l_1 = 31 mm

1957	Datum	Name	Günter Fromm, Weimar, Wallendorfer Str. 27	Baugröße
Gezeichn.	2. Mrz.	[signature]		H0
Geprüft	3. Mrz.			
Maßstab 1:2,5 1:5, 1:1	Ringförmiger Lokschuppen Einzelteile Nr. 72 - 82		Zeichgs Nr. 14.9-	Bl 8

des Daches gesteckt und festgeklebt. Dann wird der aus 0,5 mm dicker Pappe zusammengeklebte Rauchzugring (Teil lfd. Nr. 75 d) über das Rauchrohr geschoben und mit etwas Kittifix auf den Abstrebungen befestigt. Zum Schluß wird die Regenhaube, ebenfalls aus 0,5 mm dicker Pappe angefertigt, auf die Stützen geklebt.
Die Schuppentore werden aus den einzelnen Teilen zusammengeleimt. Die Torbänder aus Blech kleben wir mit Kittifix an und sichern sie noch durch einen kleinen Nagel. Dieser wird durch ein Loch entsprechenden Durchmessers gesteckt, am Torband leicht verlötet und dann abgefeilt, damit er nicht über der Torebene hervorragt. Die fertigen Torflügel werden eingehängt. Sie müssen sich, ohne an die Schienen zu streifen, leicht drehen und dicht passend schließen lassen. Die Torfeststeller werden so auf die Grundplatte geklebt und die Festhaltefedern (Teil lfd. Nr. 79 b) so gebogen, daß die Flügel in geöffneter Stellung genau mittig zwischen beiden Gleisen festgehalten werden. An den beiden äußersten Torfeststellern benötigen wir selbstverständlich nur eine Feder.
Der Laufkran aus den Teilen lfd. Nr. 80 bis 82 ist zweckmäßig zu montieren, bevor das Werkstattdach aufgeklebt wird, da der Kranträger von innen an Teil lfd. Nr. 15 mit einem kleinen Nagel befestigt werden muß.

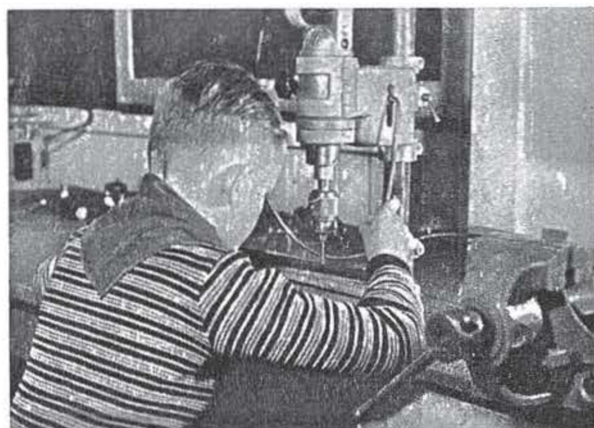
Sind die Rampe, die Treppen, der Druckluftkessel und die Fenstersohlbänke angeleimt, ist unser Lokschuppen bis auf den Anstrich fertiggestellt. Hierfür verwendet man am besten Plakatfarbe. Schuppen- und Werkstattwände werden innen weiß „gekalkt", Fußboden, Dachbinder und Arbeitsgruben betongrau gestrichen. Ebenso streichen wir die Rampe, Treppen und Druckluftkessel. Die Einzelrauchabzüge erhalten hellgrauen Anstrich, ihr oberer Teil wird mit einer Kerze etwas „angerußt". Der gesamte Lokschuppen einschließlich Werkstatt, Wasserturm usw. wird außen sandfarbig gestrichen. Die Werksteingesimse sowie der Sockel erhalten steingrauen Anstrich. Der Sockel kann aber auch mit Ziegelsteinpapier beklebt werden (Klinkermauerwerk). Alle Dächer werden schwarz gestrichen und dann mit farblosem Lack lackiert. Der Lack zieht teilweise in das Material ein und ergibt so ein einem frisch geteerten täuschend ähnlich wirkendes Dach.

Dieses Gebäudemodell wird bei sauberer Arbeit bestimmt zum Schmuckstück einer jeden Anlage werden.

Ist der Bau einer H0-Anlage mit Grundschülern möglich?

Mit Interesse haben wir den Artikel „Meine Meinung zum ersten Entwurf der Richtlinien für die Arbeitsgemeinschaften der Jungen Modelleisenbahner" im Heft 1 1957 gelesen. Auch wir arbeiten schon mehrere Jahre auf diesem Gebiet mit Jungen Pionieren und Schülern der verschiedenen Altersklassen. Deshalb sind wir mit dem Inhalt der genannten Veröffentlichung nicht einverstanden. Daß Schwierigkeiten bei der Arbeit auftreten, versteht jeder, der Kinder anzuleiten hat. Doch diese Schwierigkeiten sind zu überwinden! Nach den Ausführungen des Kollegen Günter Schadock vom Pionierpark „Ernst Thälmann" in Berlin ist es unzweckmäßig, H0-Anlagen mit Kindern aus den 5. bis 7. Klassen zu bauen. Wir haben jedoch im Laufe der vergangenen Jahre erkannt, daß gerade die jüngeren Pioniere und Schüler im Alter von 10 bis 12 Jahren oft geschickter, fleißiger, ausdauernder sind und mehr Interesse zeigen, als die Kinder der oberen Klassen. Selbst mit Kindern aus dem 4. Schuljahr haben wir gute Erfolge erzielen können. Man braucht ihnen doch nicht unbedingt die schwierigsten Arbeiten zu übertragen! Im übrigen gibt es beim Aufbau von vorbildgerechten und betriebssicheren Anlagen in bestimmtem Umfange immer Arbeiten, die die Kinder nicht allein ausführen können.

Der Junge Pionier Werner Dietzsch (4. Schuljahr) beim Bohren eines Gleisstückes.



Über den Fahrzeugbau von Grundschülern können wir uns noch kein endgültiges Urteil erlauben. Aber auch hier sind wir der Meinung, daß mit den handelsüblichen Bausätzen für Lokomotiven und Wagen ein zweckentsprechendes und sachgemäßes Arbeiten mit Kindern des 8. Schuljahres möglich ist. Die methodischen und fachlichen Fähigkeiten des Arbeitsgemeinschaftsleiters sind von vornherein ausschlaggebend.

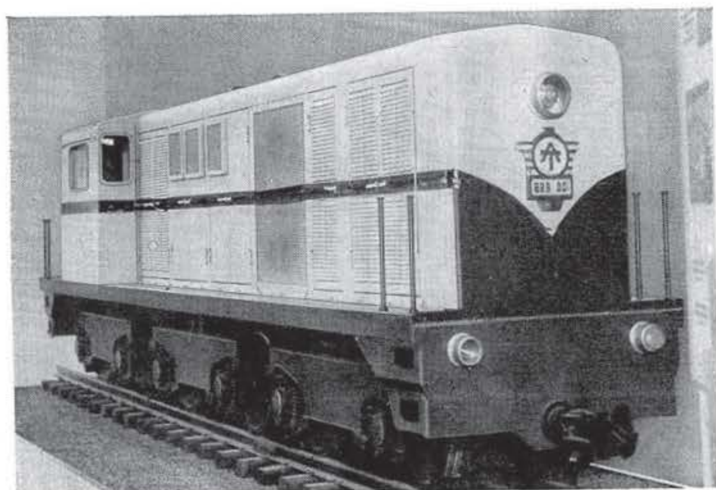
Dagegen stößt bei uns die Anfertigung von Schienenmaterial durch Grundschüler ab zehn Jahre bei entsprechender Anleitung auf keinerlei Schwierigkeiten. Unser selbstgebautes Schienenmaterial dürfte trotzdem jeder sachlichen Kritik standhalten. Daß durch diese Arbeiten das Interesse bei den Kindern nicht verlorenging, beweist die Teilnahme der Schüler, von denen einige schon mehrere Jahre in der Arbeitsgemeinschaft tätig sind. Der Sinn und Zweck der Arbeitsgemeinschaft liegt neben der Vermittlung von Kenntnissen spezieller und allgemeiner Art in erster Linie darin, bei den Jungen Pionieren und Schülern das Interesse für die Berufe der Deutschen Reichsbahn zu fördern. Deshalb erstreckt sich die Arbeit innerhalb unserer Arbeitsgemeinschaften nicht nur auf den Modellbau. Wir versuchen vielmehr, die Kinder mit dem Vorbild vertraut zu machen. Besuche von Bahnhöfen sind unbedingt erforderlich, um den gesamten Betriebsablauf kennenlernen und begreifen zu können. Den größten Eindruck auf unsere Jungen Modelleisenbahner hinterließ die Besichtigung des Bahnbetriebswerkes in unserer Kreisstadt. Hier sahen sie alles aus der Nähe, hier war alles wirklich, hier war die unmittelbare Anschauung gewährleistet. Noch lange Zeit später kann man auf diese klaren Vorstellungen zurückgreifen, um bestimmte Begriffe anschaulich zu erläutern. Angehörige der Deutschen Reichsbahn zu den Arbeitsstunden der Arbeitsgemeinschaft einzuladen, erwies sich ebenfalls als vorteilhaft. Diese Verbindung fördert auf jeden Fall die Arbeit innerhalb der Arbeitsgemeinschaft und hebt zweifellos auch das geistige Niveau der Teilnehmer, sie muß einen festen Bestandteil jeder Arbeitsgemeinschaft bilden.

Kurt Singer,
Station Junger Techniker,
Netzschkau i. Vogtland

Interessantes

VON DEN EISENBAHNEN DER WELT







↑ Modell einer französischen Tropenlokomotive im Maßstab 1 : 10. Bei dem Vorbild handelt es sich um eine dieselelektrische Lokomotive mit der Achsfolge Bo'Bo'Bo' für 1000 mm Spurweite, die von der SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES ET MÉCANIQUES ALSTHOM, Paris für die Eisenbahnen in Burma gebaut wurde.

Der 1200 PS Dieselmotor enthält 16 Zylinder in V-Anordnung. LüP 13 500 mm, Achsstand 2200 mm, Raddurchmesser 1000 mm, Gewicht 62 600 kg, Höchstgeschwindigkeit 98 km/h.

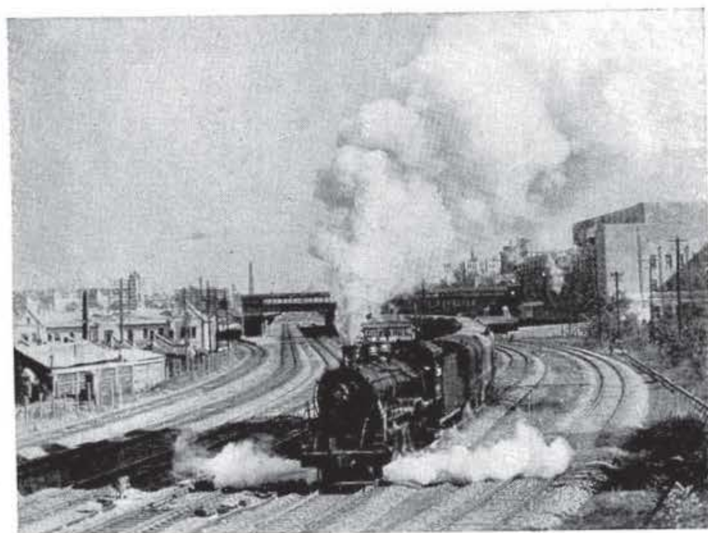
Foto: Illner



Kehrschleife beim Vorbild

Unser Bild zeigt die äußerst enge Kehrschleife kurz unterhalb des Bahnhofes Alp Grüm in der Schweiz. Foto: Kunze. ↓

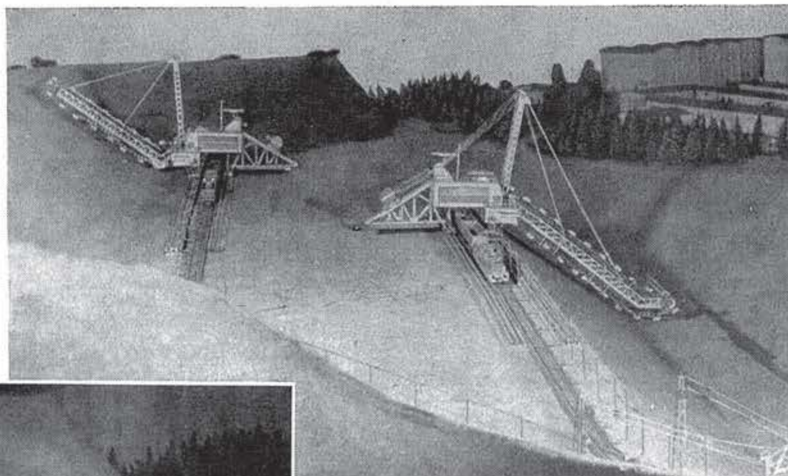




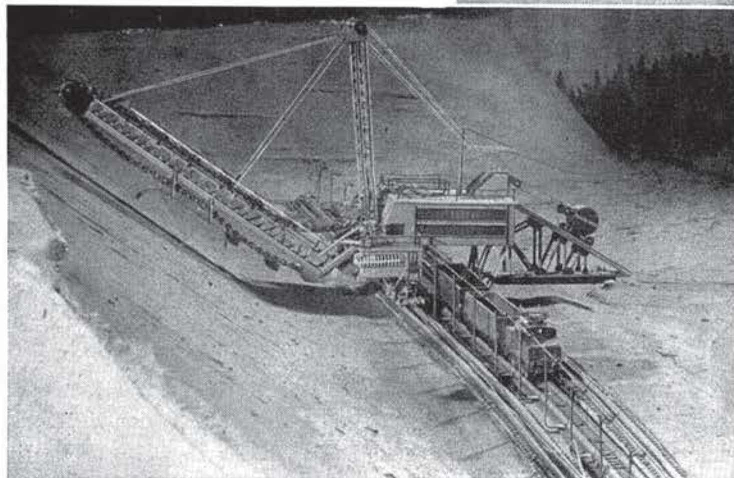


Chinas Arbeiter und Bauern, die die Reaktion besiegt haben, bauen mit großem Erfolg den Sozialismus in ihrem befreiten Lande auf. Es entstehen zahlreiche moderne Produktionsstätten und neue Verkehrswege. Unser Bild zeigt einen aus dem Bahnhof Dairen (Dalni) in Richtung Charbin ausfahrenden Eilzug. ← Foto: Zentralbild.

Hoch- und Tiefbagger mit Trossenleitung.→ Vor dem Tiefbagger steht eine Bo' Bo' Bo' Tagebaulokomotive. Rechts im Bild ist die Abspannung der Hauptbahn zu sehen.



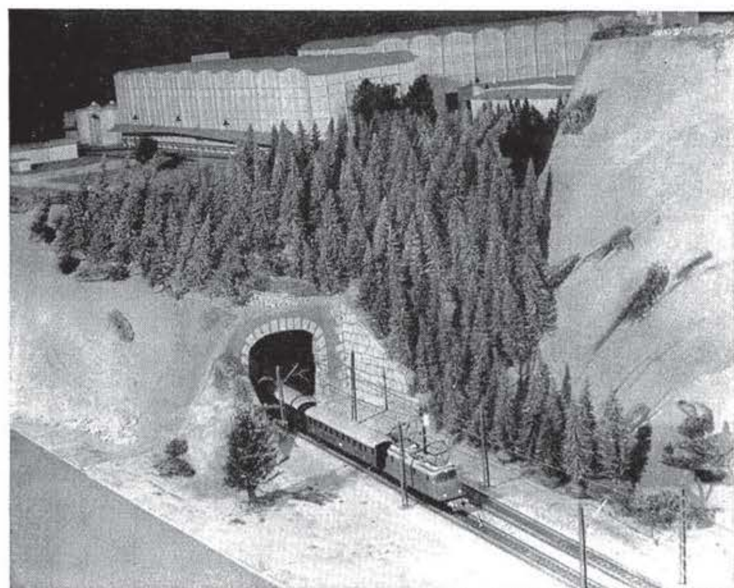
Hochbagger mit Trossenleitung.
↓



BRAUNKOHLENTAGEBAU *im Modell*

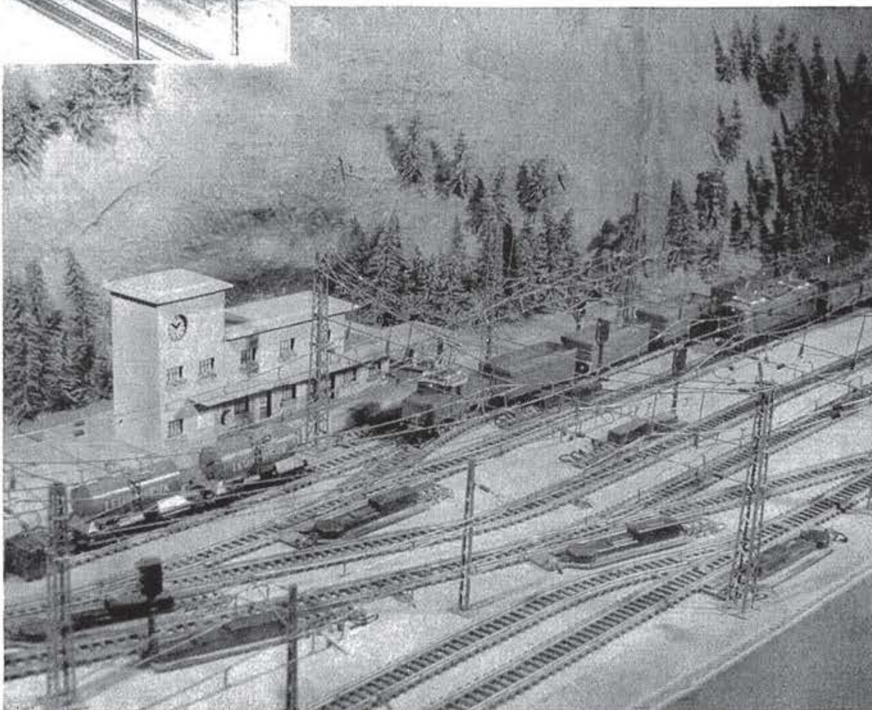
Der VEB Starkstromanlagenbau Halle verwendete eine Modelleisenbahnanlage, um Ausschnitte aus seinem Fertigungsprogramm im Maßstab 1 : 87 zu zeigen. Die Modelleisenbahnanlage mit vorbildlich ausgeführten Fahrleitungen der Haupt- und Grubenbahnen wurde in einem Pavillon vor der Halle 18 auf dem Messegelände während der Leipziger Frühjahrsmesse 1957 ausgestellt. Die Bilder auf dieser Seite zeigen interessante Motive von der genannten Anlage.

Fotos: G. Illner



↑
Schnellzugverkehr auf der zweigleisigen Hauptbahn, die durch Lichtsignale gesichert wird. Im Hintergrund das Modell einer Zuckerfabrik.

Teilansicht der elektrifizierten Bahnhofsanlage. Dieses Bild zeigt die besonders gute Wirkung einer sorgfältig verspannten Oberleitung. →



Ergänzung zum Aufruf für den Modellbahnwettbewerb 1957

Die Auszeichnung der Preisträger wird wie im Heft 2/1957 bekanntgegeben, am 9. 6. 1957 um 13.00 Uhr im Klubraum des neuen Verwaltungsgebäudes der Fahrleitungsmeisterei Ost, Halle/Saale, Straße der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft 90 c, rechts am Hauptbahnhof, erfolgen.

Den Siegern des Wettbewerbes wird zur Teilnahme an dieser Veranstaltung mit der Einladung ein Freifahrtschein für die kostenlose Hin- und Rückfahrt zwischen Wohnort und Halle/Saale zugestellt.

Eine Ausstellung sämtlicher Wettbewerbsarbeiten findet im Kultursaal des oben genannten Verwaltungsgebäudes in der Zeit vom 3. bis 10. 6. 1957, täglich von 10.00 bis 18.00 Uhr, statt.

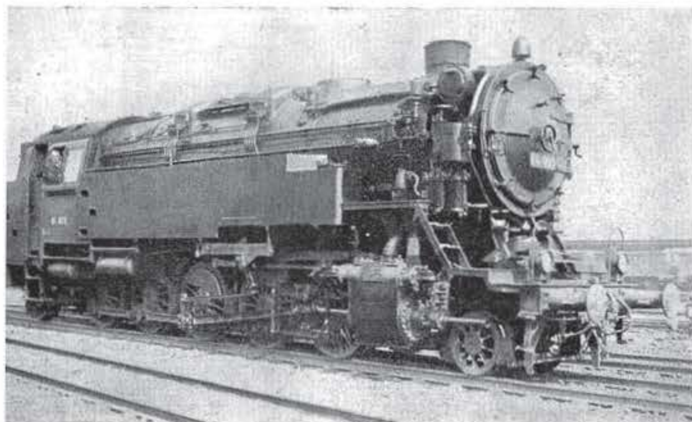
BIST DU IM BILDE?

Aufgabe 35

Die im Bild dargestellte Güterzugtenderlokomotive 84 001 der Deutschen Reichsbahn wird „Gummilokomotive" genannt. Wer kann sich erklären, warum diese Bezeichnung gebräuchlich ist?

Lösung der Aufgabe 34 aus Heft 5/1957

Der im Bild zur Aufgabe 34 gezeigte S-Bahnzug trägt das Falschfahrt-Spitzensignal Zg 102, das bei Sonder- wie auch bei Regelzügen gleichermaßen anzuwenden ist, wenn das falsche (linke) Gleis einer zweigleisigen Strecke befahren wird. Bei Dunkelheit führen die Züge der Baureihe 165 und der Baureihen 168 und 169, sofern sie nur *ein* Spitzenlicht (Signal Zg 101) tragen, in diesem Fall das rote Licht in der Mitte des Führerstandes, während bei den Zügen der Baureihen 166 und 167 die in der Fahrtrichtung des Zuges an der linken Seite befindliche Laterne rot eingeschaltet wird.





Tausende Dampflokomotiven, Diesellokomotiven und Elloks wurden im zweiten Weltkrieg vernichtet und die Bahnanlagen in großem Umfang zerstört. Das darf sich nicht noch einmal wiederholen! Ein neuer Krieg würde den Untergang Deutschlands bedeuten. Darum jeder Modelleisenbahner ein Kämpfer für den Frieden. Es gibt aber nur Frieden, wenn die Militaristen in Westdeutschland entmachtet sind.

*

Unser Bild zeigt die während des zweiten Weltkrieges im Sommer 1944 bei einem Luftangriff auf der Strecke Lüneburg—Uelzen zerstörte Lok 56 582.

Bodo Habermann, Salzwedel

Elektrotechnik für Modelleisenbahner

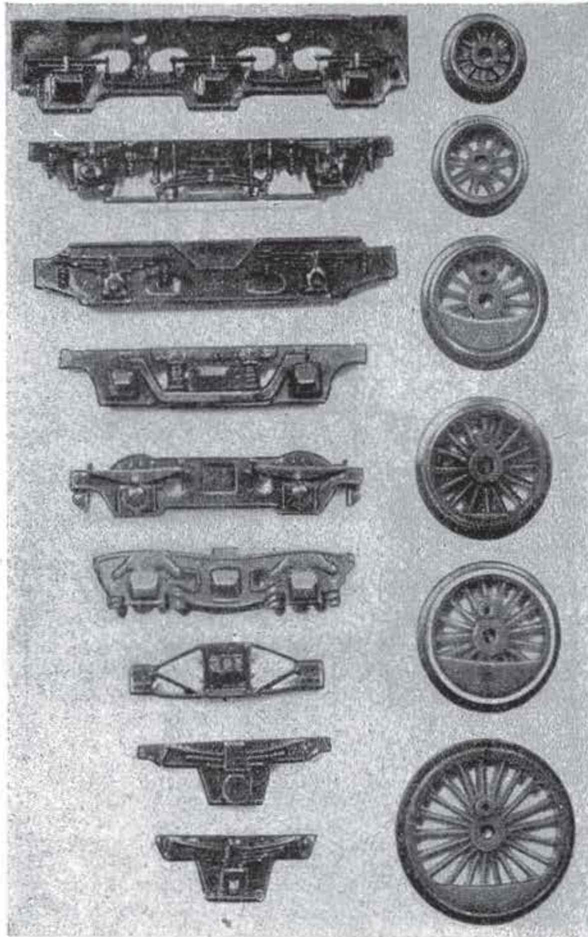
Da wir diesem Heft die DIN-Vorlage 00 58 651 „Elektrische Ausrüstung bei Gleichstrombetrieb - Grundsätze" beifügen, wird der Lehrgang „Elektrotechnik für Modelleisenbahner" erst im Heft 7 fortgesetzt.

Die Redaktion

Qualitätserzeugnisse aus Berlin-Treptow

Die vielen unserer Leser seit Jahren bekannte Firma Herr, Berlin-Treptow, produziert nach einer Betriebsumstellung jetzt als Kommanditgesellschaft auch weiterhin die aus dem bisherigen Herstellungsprogramm bekannten Erzeugnisse. Hierzu gehören unter anderem Primus-Gleismaterial, Abteil-, Pack- und offene Güterwagen komplett und als Bausatz, gedeckte Güterwagen aus Polystyrol und SSla-Wagen sowie diverse Zubehörteile. Unser Bild zeigt einen Ausschnitt aus dem Sortiment der Fa. Herr KG für H0-Einzelteile (von oben nach unten): Tenderseitenteil, dreiachsig (Achsstand 40,0 mm, passend zur Lok Baureihe 24), Drehgestellseitenteile der Bauarten Görlitz (33,2 mm), S-Bahn (27,3 mm), Schwanenhals (25,0 mm); Drehgestellseitenteile mit Bremsklötzen für Güterwagen und Wannentender (22,0 mm), für Kastentender (in rot, 21,5 mm) und für Güterwagen älterer Bauarten (22,7 mm); Achslagerblenden für Personen- und Güterwagen und Lokräder mit den Laufkranzdurchmessern 10; 11,5; 16; 17; 18; 23 mm. Die Lokräder werden auf gefrästen Achsen mit um 90° versetzten Kurbelzapfen geliefert.

Die hinter den Seitenteilen in Klammern genannten Längenmaße nennen den jeweiligen Drehgestellachsstand.



Neues Lokomotivbildarchiv

Im Lokomotivbildarchiv des Bildreporters G. Illner, Leipzig N 22, Pölitzstr. 20, ist die nächste Bilderserie erschienen:

Serie VII

1. Güterzugtenderlokomotive 89 901
   Archiv-Nr. 1115—7
2. Elektrische Güterzuglokomotive E 94 153
   Archiv-Nr. 1123—1
3. Personenzugtenderlokomotive 75 510
   Archiv-Nr. 1114—3
4. Normalspurige Dampfspeicherlokomotive Typ 1435 CS 25 A vom ČKD-Werk „Sokolovo", Prag
   Archiv-Nr. 124—2

In Kürze werden weitere Serien erscheinen. Die Serien können im Abonnement bezogen werden. Wir machen noch einmal auf unsere Hinweise in den Heften 9/1956, S. 285, 12/1956, S. 380, und 3/1957, S. 88, aufmerksam.

In der Serie VI ist an Stelle der Güterzuglokomotive Baureihe 58^{10-21} (Kohlenstaub) der dieselelektrische Triebwagenzug AB 8i VT (frühere Bauart Stettin) mit der Archiv-Nr. 113—1 enthalten.

Berichtigung

In der Stückliste zum Bauplan für eine Drehscheibe in der Baugröße H0 (Heft 1/1957) muß es unter lfd. Nr. 1 (Hauptträger) unter Rohmaße richtig heißen: 300 × 20 × 1,5.

Im Teil 8 der Zeichnung 74.1 — Bl. 3 auf der Seite 19 des gleichen Heftes ist das Maß 0,7 in 0,3 zu ändern.

Im Blatt 22.4 „Elektrotechnik für Modelleisenbahner" — Heft 2/1957 — muß es in der 7. Zeile von unten richtig heißen: *aus Tafel 2—12.2.*

Verwertung beschädigter Selengleichrichter

DK 621.314.634

Es sei vorweg bemerkt, daß das beschriebene Verfahren eine Gewaltkur darstellt und nicht immer gelingt. Zunächst wird der Gleichrichter zerlegt. Von den Platten wird dann durch Baden in Nitrolack-Verdünnung, wobei ein weicher Pinsel nachhilft, die Lackschicht entfernt. Aus den Stellen der Platten, die keine schwarzen Punkte, Brandnarben oder Anhäufungen von Metall (Schmelztropfen der Selenschicht) zeigen, sägt man mit einem feinen Metall-Laubsägeblatt die noch brauchbaren Stücke heraus, entgratet sie mit einer feinen Feile und bohrt nötigenfalls Löcher für die neue Druckschraube. Auch die Löcher sollen gut entgratet werden. Diese Stücke können nun für neue Ventilzellen oder Gleichrichter verwendet werden.

Nun folgt die Gewaltkur, indem man für die Dauer von ½ bis 1 Sekunde einen Strom hindurchschickt, der 10- bis 20mal so stark ist, als für die betreffende Zellengröße normal zulässig ist. Dabei knistert der Gleichrichter heftig. Die anschließende Prüfung mit normaler Stromstärke und eine Prüfung der Sperrwirkung werden zeigen, ob der Gleichrichter zur Weiterverwendung brauchbar ist. Ein guter Gleichrichter soll in Sperrichtung je cm^2 einen Rückstrom von höchstens 0,5 mA aufweisen.

—V. K.—

KLEINE ANZEIGEN

Ungarischer Modelleisenbahner sucht dringend folgende Hefte der Fachzeitschrift der „Der Modelleisenbahner": 1. Jahrg. (1952) Heft 1 bis 4, 2. Jahrg. (1953) Heft 1 bis 12, 4. Jahrg. (1955) Heft 1. Angebote unter ME 4067 an Verlag Die Wirtschaft, Berlin NO 18

Verkauf von Schienen, Weichen, Kreuzungen, 3 Leiter Rusto, alles ungebraucht. Ferner 8 el.-magn. 3 Leiter Rusto-Weichen, Stück 10,— DM. 15 m Gleise einschl. 1 Bg. 90 cm Kreisdm., 1 Bg. 75 cm Kreisdm., ca. 1 Stück 0,50 DM. 3 Kreuzungen je 3,— DM. 1 Modellbrücke 8,— DM aus Kleinstprofilen. Heinz Behlhardt, Neuehütte, Dorfstr. 24, Post Eberswalde

Österreicher und Schweizer!
Wer tauscht mit mir industrielles Modell-Eisenbahnmaterial in 0 und H0? Auch Kataloge Spur 0 gesucht. M. Carl, Erfurt, Moritzwallstraße 20, Deutschland

Aus einer **Fahrbach-2-Leiter-Anlage** (Profilhöhe 3,5 mm) 7 gerade Schienen (je 50 cm) DM 25,—, 12 runde Schienen (85 cm Durchm.) DM 40,—, 6 kurze Verbindungsstücke DM 5,—, 1 linke Weiche DM 20,—, 1 Doppelweiche DM 35,—, alles neuwertig, gibt ab: ME 5554 Verlag Die Wirtschaft, Berlin NO 18

Suche dringend die Hefte:
1, 2, 5 u. 12 des Jahrganges 3 (1954). Siegfried Schulze, Flöha (Sachsen), Karl-Marx-Stadt-Straße 17

Suche je 1—2 elektromagn. R- und L-Weichen, Spur 0, Fabrikat Märklin, Radius 610 mm, gut erhalten. Angebote an Dipl.-Ing. Heinrich, Gardelegen, Bornemannstraße 2

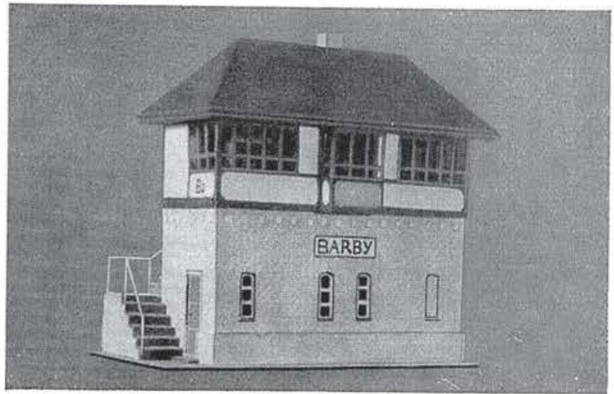
Bénéluxiens et Suisses!
Je vous offre l'échange de modèles ferroviaires industriels en 0 et H0. Également catalogues en 0 recherchés. (I speak english, too.)
F. Carl, 20, Moritzwallstraße, Erfurt, Allemagne

Kann zur Weitervermittlung guterhaltene Ausgaben „Der Modelleisenbahner" abgeben. 3. Jahrgang, Heft 9 und 10, 4. Jahrgang, Heft 6 und 8. D. Kretzschmar, Dresden-A 28, Rabenauer Straße 21

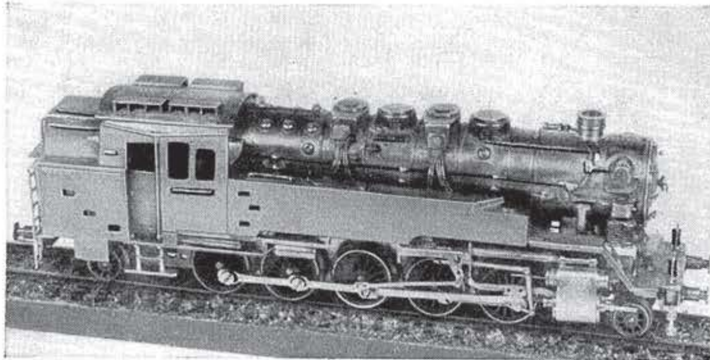
Verkaufe aus Platzmangel eine komplette, stationäre Piko-Modelleisenbahnanlage (4,5 qm) im Wert von 600,— DM. Bräutigam, Kamenz (Sa.), August-Bebel-Platz 5

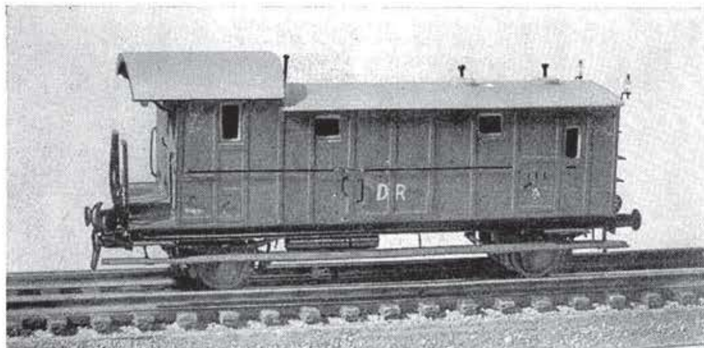
„Der Modelleisenbahner" ist im Ausland erhältlich:
Belgien: Merterns & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Dänemark:** Modelbane-Nyt; B. Palsdorf, Virum, Kongevejen 128; **England:** The Continental Publishers & Distributors Ltd., 34. Maiden Lane, London W. C. 2; **Finnland:** Akateeminen Kirjakauppa, 2 Keskuskatu, Helsinki; **Frankreich:** Librairie des Méridiens, Kliencksieck & Cie., 119, Boulevard Saint-Germain, Paris-VI; **Griechenland:** G. Mazarakis & Cie. 9, Rue Patission, Athenes; **Holland:** Meulenhoff & Co. 2—4, Beulingstraat, Amsterdam-C; **Italien:** Libreria Commissionaria, Sansoni, 26, Via Gino Capponi, Firenze; **Jugoslawien:** Državna Založba Slovenije, Foreign Departement, Trg Revolucije 19, Ljubljana; **Luxemburg:** Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Norwegen:** J. W. Cappelen, 15, Kirkagatan, Oslo; **Österreich:** Globus-Buchvertrieb, Fleischmarkt 1, Wien I; **Rumänische Volksrepublik:** Cartimex. Intreprindere de Stat pentru Comertul Exterior, Bukarest 1, P. O. B. 134/135; **Schweden:** AB Henrik Lindstahls Bokhandel, 22, Odengatan, Stockholm; **Schweiz:** Pinkus & Co. — Büchersuchdienst, Predigergasse 7, Zürich I und F. Naegeli-Henzi, Forchstraße 20, Zürich 32 (Postfach); **Tschechoslowakische Republik:** Artia A. G., Ve Smečkách 30, Praha II; **UdSSR:** Meshdunarodnaja Kniga, Moskau 200, Smolenskaja Platz 32/34; **Ungarische Volksrepublik:** „Kultura", Könyv és hírlap külkereskedelmi vállalat, P. O. B. 149, Budapest 62; **Volksrepublik Albanien:** Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana; **Volksrepublik Bulgarien:** Raznoiznos, 1, Rue Tzar Assen, Sofia; **Volksrepublik China:** Guozi Shudian, 38, Suchoi Hutung, Peking; **Volksrepublik Polen:** Ars Polonia, Foksal 18, Warszawa.
Deutsche Bundesrepublik: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und Redaktion „Der Modelleisenbahner", Berlin.

Das gute Modell



1


2



3

FOTO: G. ILLNER, LEIPZIG

Bild 1: Nach dem Vorbild des Stellwerkes Barby Ost baute der 17jährige Dieter Schubert aus Barby/Elbe dieses ansprechende H0-Modell in Pappbauweise. Die Grundfläche beträgt 65 × 125 mm, die Höhe 120 mm. Das Modell war einschließlich Inneneinrichtung und Beleuchtung innerhalb von etwa 20 Stunden fertig.

Wir möchten unsere Leser darum bitten, nur solche Fotos an die Redaktion einzusenden, die der Mindestgröße 9×12 cm entsprechen, schwarz-weiß, hochglänzend, abgezogen sind und auf der Rückseite **deutlich lesbar** mit Name und Anschrift des Eigentümers und mit der Bildunterschrift versehen wurden. Die auf den Bildern gezeigten Objekte sollen gleichmäßig scharf und die Konturen deutlich erkennbar sein.

Die Redaktion

Bild 2: Herbert Schielke aus Berlin ist der Erbauer dieses H0-Modells der Lok Baureihe 85. Das aus Messing angefertigte Modell ist etwa 750 g schwer. Es befährt Steigungen von max. 13,5 ‰ und kann sich auf Grund des geteilten Rahmens Gleisbögen bis zu 880 mm Durchmesser anpassen. Herr Schielke verfügt über keine handwerklichen Vorkenntnisse und hat alle Drehteile mit Ausnahme der Räder mittels einer elektrischen Tischbohrmaschine angefertigt.

Bild 3: H0-Modell eines zweiachsigen Reisezuggepäckwagens in Pappbauweise von Ing. Günter Fromm aus Weimar.

Bild 4: Bahnsteigseite eines Großstadtbahnhofes aus zwei Auhagen-Bausätzen von Gerhard Börner, Leipzig. Für dieses stattliche Gebäude waren nur wenige Änderungen der Grundbauteile erforderlich. Die „Dietzel"-Modellzeituhr hat in der rechten Schalterhalle einen würdigen Platz gefunden.



4


E10 003